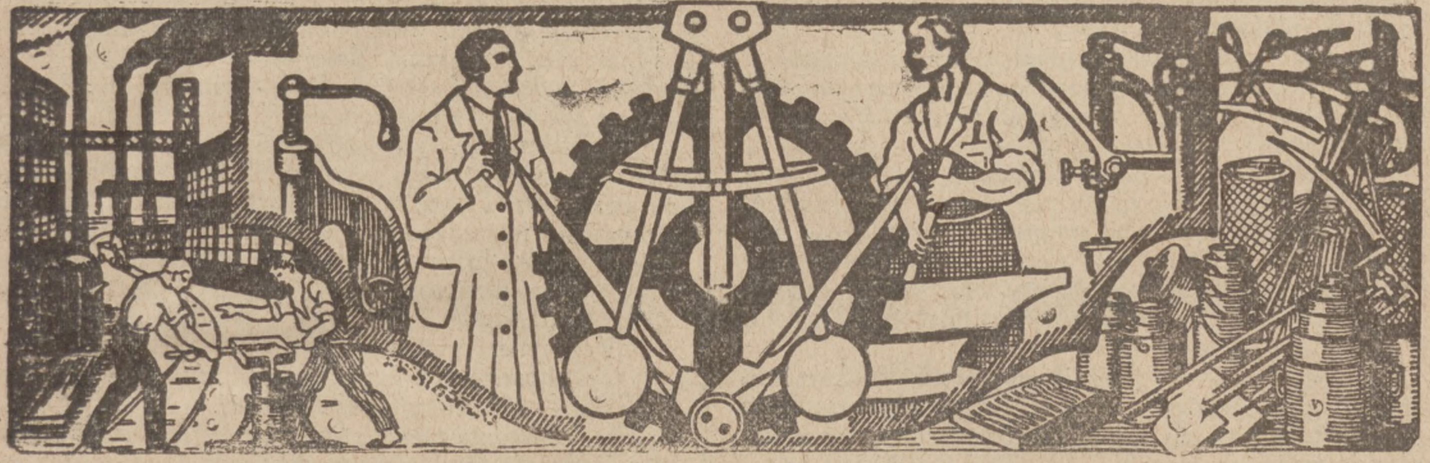
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:

„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" ◆ „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" ◆ „DZIAŁ SAMOCHODOWY" ◆ „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" ◆ „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" ◆ „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 51 — Poznań, 21 grudnia 1929 — Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA POZNAŃ, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej



Z okazji Świąt Bożego Narodzenia

ślemy wszystkim licznym Czytelnikom, Przyjaciołom i Sympatykom czasopisma naszego tradycyjne życzenia

Wesołych Świąt!

Wydawnictwo

„Rynku Metalowego i Maszynowego"

Pod formą opłatka wigilijnego

Bez dwóch zdań, istnieje powód i przyczyna szczególna, która tłumaczy dostatecznie, dlaczego nawet szpalty pism fachowych, zawodowych otwierają się dla *rozważań wigilijnych.*

Bardziej może niźli w innych krajach chrześcijańskich, przesycone jest nasze polskie powietrze gwiazdkowe silnym napływem pierwiastków i motywów religijnych. Wynik to i niewątpliwie wpływy tradycji wielowiekowej Narodu.

Dość, że wszyscy i wszystko w Polsce myśli pod okres Świąt Bożej Nocy *KATEGORJAMI OPŁATKA WIGILIJNEGO.*

Dość, że każdy dział zarobkowy, wzgl. zainteresowań zawodowych, w szczupłej czy szerszej swej gromadzie, dzieli się tradycyjnym opłatkiem. Zwyczajem innych lat podajemy, jako Redakcja i Wydawnictwo swój kupiecki i przemysłowy opłatek.

Opłatek „Rynku Metalowego i Maszynowego".

Jeśli nie ma stać się pustą formą, winien zasadzać się i budować na tem, co może być wyrazem spójni, łączącej nas wszystkich w *JEDNĄ WIELKĄ RODZINĘ.*

Skoroby sięgnąć głębiej w poszukiwania za najtrafniejszem określeniem, charakteryzującem *duszę i dążenia 20-go wieku,* nie nazwalibyśmy go przedewszystkiem „wiekiem techniki", ani „wiekiem samolotu i radja" — ale może wiekiem, w którym *najtęższe mózgi* nie przestają poszukiwać *SYNTEZY.* Momentów i czynników harmonji i łączności, Zgody i Pokoju.

W samej rzeczy to pogłębiające się, z roku na rok zrozumienie dla haseł i potrzeb pokoju, dla zrzeszania się i uzgadniania, dla porozumień i koalizowania się zawsze i wszędzie — oto, co może najwierniej maluje i uwypukla to „coś", ku czemu współczesna nam ludzkość kroczy. Ku czemu zmierzają, bądź bezpośrednio, bądź pośrednio, wszystkie rozliczne *PAKTY MIĘDZYNARODOWE*, zarówno międzypaństwowe, jak w górnictwie i przemyśle; jak na polu finansów, handlu i rolnictwa.

Fundamentalna zasada ideologji chrystjanizmu — to idea pokoju. Tę ideę pokoju i porozumienia znachodzimy jako najistotniejszy wyraz potrzeb ekonomiki światowej.

I warto to podkreślić: Kościelna rocznica, symbolizująca dopełnienie paktu przymierza Niebios i Ziemi, wprowadza nas *w najsympatyczniejszy krąg* myśli, aspiracyj i dążeń 20-go wieku. Zwłaszcza dla sfer gospodarczych niemasz postulatu bardziej żywotnego — niż warunek prawdziwego pokoju.

Pokój — to pewność.

A pewność — to jedynie możliwa atmosfera prosperacji społeczeństw. To także przedewszystkiem podstawa jedyna, na jakiej budować mogą nasze kupieckie warsztaty pracy.

W atmosferze niepewności *usztywnia* się krzywa zapotrzebowań nawet najbardziej chłonnego rynku. Zawieść muszą najlepsze przewidywania i obliczenia przemysłowca i kupca. Cofać się musi całe gospodarstwo narodowe na drodze wyścigów ekonomiki światowej.

W braku pokoju — w ustawicznym lęku i obawie o zachmurzenie się widnokręgu polityczno-ustrojowego i socjalnego kraju — odkładane być muszą plany, obliczone na dalszą metę czasu, lub większą skalę. Póty widmo wojny domowej, lub zmian gwałtownych nie przestaje zastępować nam drogi — *niemasz* widoków na wprzęgnięcie wszystkich warstw do *konstruktywnej pracy*.

Tak samo, w pośród niewiary w ustabilizowane i pogodne jutro, niepodobna oczekiwać oszczędności mas! Albowiem tyle pewne: zawsze, gdzie się ona pojawia, jest dobrowolnem wyrzeczeniem się *użycia teraźniejszego dla — jutra!* Aby taki stan psychiczny udzielił się masom, potrzeba im nie tyle realnych płac — ale wiary, zaufania, pokoju.

„Pokój ludziom dobrej woli" — wita świat cały naczelny lejtmotiv chrystjanizmu.

Łamiemy się z Czytelnikami „Rynku Metalowego i Maszynowego" wigilijnym opłatkiem, dopowiadając te same słowa rytualnego pozdrowienia. Przytem pragniemy być rozumiani w sensie najszerszym: By pobudziły to uśpione, a drzemiące w każdym z nas poczucie przynależności i *SOLIDARNOŚCI RODZINY KUPIECKIEJ*.

Pragniemy wypisać jedno:

Pomimo zróżniczkowanie, dokonane w handlu — obowiązuje nas łączność.

Pomimo niewątpliwe różnice interesów — solidarność kupiecko-przemysłowa.

Pomimo braki, tendencje i niezdrowe przejawy w polityce i administracji państwowej — jaknajszerzej pojęta współpraca lojalna z Państwem.

Pomimo cała trudność sharmonizowania tylu różnorodnych dążeń polityczno-gospodarczych już na gruncie wewnętrznym — najdalej posunięta zwartość, ilekroć idzie o wystąpienia nazewnątrz.

Leszek Gustowski.

Jakie myśli nasuwa sezon gwiazdkowy?

Gwiazdka nadchodzi.... Wszystkim się nam zdaje, że już, już dostrzegamy ją na wyiskrzonym firmamencie, skąd mrugając figlarnie i wesoło, wysyła ku ziemi radosną wieść, radosne pozdrowienie, pozdrowienie pokoju. I rzeczywiście, promień jej, jakkolwiek jeszcze niewidoczny, wnika już w psychikę ludzką, więcej nawet, bo na całą uśpioną przyrodę rzuca uroczy blask. Czuje człowiek, że jakaś podnieta w niego wstępuje, że ogarnia go zapał do pracy, Odczuwa człowiek jakiś nowy przypływ energji do pracy, tak w dziedzinie ducha, jak i w zakresie swych zawodowych, codziennych zajęć.

Dzisiaj na czasie jest wspomnieć o codziennych obowiązkach zawodowych w ramach sezonu gwiazdkowego.

Sezon gwiazdkowy jest dla kupca okresem najbardziej ożywionego ruchu, największych obrotów, a co za tem idzie, również okresem najbardziej wytężonej pracy.

O czemże on bowiem nie musi pamiętać? Każdej drobnostki musi sam doglądnąć, wszystkiem osobiście kierować. Przedewszystkiem zawczasu musiał już myśleć o należytem zaopatrzeniu swojego składu. A już całą swoją pomysłowość, całą swoją zręczność musi włożyć w pracę nad dekoracją tak wnętrza składu, jak też — może nawet jeszcze więcej — okna wystawowego. Umiejętna reklama jest bowiem w sezonie gwiazdkowym może najważniejszem zagadnieniem, decydującem o rezultatach, jakie kupcowi sezon przyniesie.

Ażeby reklamę w okresie świątecznym należycie przeprowadzić, musi kupiec przywołać sobie na pomoc całe swoje poczucie piękna, poczucie estetyczne, musi jak najgruntowniej poznać psychikę klienta, ażeby jego wymaganiom w zupełności zadość uczynić. Tutaj uprzytomnić sobie należy, że klient w sezonie gwiazdkowym znajduje się w innym nastroju niż zazwyczaj. Uroczysty nastrój, w jaki wprowadza go sama chwila, powoduje, że każdy moment przeżyty, nawet każdy przedmiot jest dla niego jakiś inny, jakiś piękniejszy, weselszy.

Ludziom, którzy patrzą na to wszystko z zimnem, trzeźwem wyrachowaniem, mogłyby się moje słowa wydać śmiesznemi, bezpodstawnemi. Jeżeli tak, to przypomnijmy sobie młode lata, wiek dziecięcy, młodzieńczy, a z pewnością przyznamy, że wtedy okres Gwiazdki był dla nas okresem niecodziennym, że wtedy żyliśmy jakiemś innem życiem, że ta szara rzeczywistość nabierała w naszych oczach jakiegoś blasku, a raczej znikała, kryła się niejako pod jasną, iskrzącą się w blaskach słońca zasłoną śnieżną. A nam wtedy serce żywiej, radośniej biło, zdawało nam się, że niema na świecie złego... Wszystko w naszych oczach nabierało innego wyrazu, do wszystkiego odnosiliśmy się z jakąś kiedyindziej nieodczuwaną chęcią. Objawiało się to i objawia jeszcze dziś, nie wątpię w to, nawet w tym wypadku, kiedy przechodziliśmy czy przechodzimy około jakiegoś składu, pięknie udekorowanego. Nie liczymy się wtedy nawet ze „słabością finansową", tak w dzisiejszych czasach rozpowszech-

nioną, lecz wchodzimy do tego składu, bo on nas przyciągnął swoim odświętnym wyglądem, bo on harmonizował z podniosłym tonem naszej duszy, na który w okresie gwiazdkowym większość z nas jest nastrojona.

Wchodzimy do tego składu i chociaż może niewiele tam kupimy, to przynajmniej, spotkawszy znajomych, przyjaciół, zalecamy im oglądnięcie tego składu, który nam się spodobał.

I oto, w ten sposób wymogom reklamy staje się już zadość.

Podkreśliłem powyżej wiek dziecięcy i młodzieńczy. Zdążam do tego, ażeby uprzytomnić każdemu kupcowi fakt, że gros jego klientów w okresie gwiazdkowym, to dzieci i młodzież. Może niejeden kupiec odpowiedziałby mi: „Przepraszam bardzo, ale ja widzę w swoim składzie przeważnie ludzi dorosłych, a dzieci najwyżej w ich towarzystwie". Tak, nad tem nie trzeba dyskutować; należy tylko zwrócić uwagę, że ci starsi, dorośli, są tylko niejako zastępcami tych milusińskich, że te właśnie liczne armje małych obywateli sprawiają w czasie Gwiazdki ekonomiczny zamęt w domu rodziców czy opiekunów i powiększają obrót kupcowi.

Ten moment psychiczny powinien wziąć kupiec w sezonie gwiazdkowym pod szczególną uwagę, zwłaszczą, jeśli chodzi o dekorację wystawy.

O innych zadaniach kupca, jak np. o zupełnem zadowoleniu klienta, o utrzymaniu konkurencyjnych cen niema potrzeby szerzej pisać, bo to są rzeczy każdemu znane, z których każdy doświadczony kupiec powinien sobie zdawać sprawę.

Zatem dołóżmy starań i wysiłku, ażeby ten sezon przyniósł nam i materjalną korzyść i wewnętrzne zadowolenie ze spełnionego sumiennie obowiązku.

W-cz.

Dalsze szczegóły transakcji wagonowej

W obronie interesu państwa i egzystencji polskich fabryk wagonowych.

Jak już donieśliśmy, zawarta została ostatecznie umowa między Tow. Standard Steel Car Co., a Tow. Lilpop, Rau i Loewenstein na zasadzie której połowa przedsiębiorstwa polskiego przeszła w ręce obcego kapitału.

Równocześnie jak wiadomo, podpisana została umowa między Lilpopem i Min. Komunikacji na dostawę wagonów towarowych i osobowych dla Kolei Państwowych w miejsce starej umowy, która została unieważniona.

Zawartą umowę rozpatrzyć należy pod różnemi kątami widzenia, a m. z punktu widzenia interesu kolei, interesu „Lilpopa" i interesu gospodarczego kraju. Pomijając narazie rozpatrzenie ewentualnych korzyści kolei z tytułu tej umowy, stwierdzić można że dla sprzedanej fabryki Lilpopa zawarcie umowy na dostawę wagonów jest interesem bardzo dobrym, ponieważ w ten sposób fabryka uzyskała możność zatrudnienia swoich warsztatów na dłuższy okres czasu i to nawet przekraczającą możliwości produkcyjnie tej fabryki. Rozpatrując jednak interes państwa i przemysłu polskiego w tym dziale produkcji, stwierdzić należy, że zdobycie kapitału zagranicznego kosztem sprzedaży przedsiębiorstwa, godzi w egzystencję pozostałych polskich fabryk wagonowych, ponieważ przy ograniczonym zapotrzebowaniu na tabor fabryki te zmuszone będą do stopniowego zwinięcia tego działu produkcji uruchomionego w swoim czasie wszelkiemi kapitałami inwestycyjnemi.

Wagony osobowe i towarowe produkują w Polsce wielkie i nowocześnie urządzone firmy: Lilpop, Zakłady Ostrowieckie, Cegielski, Zieleniewski i Fabryki wagonów w Sanoku i w Królewskiej Hucie. W okresie rządów pp. Bartla i Eberhardta w Ministerstwie Komunikacji w pierwszych latach istnienia państwa polskiego zawarto z firmami temi kontrakty na lat 8 do 12 na bardzo poważne sumy. Poza firmami krajowemi wagonów i maszyn dostarczały Polsce: Stocznia gdańska i firmy amerykańskie, włoskie, austrjackie i czeskie. Nadto samo Ministerstwo Komunikacji wykupiło fabrykę „Wagon" w Ostrowiu Wielkopolskim oraz rozbudowało własne warsztaty kolejowe.

Polski przemysł wagonów i lokomotyw, licząc na zawarte kontrakty, rozbudował się, a zawiódłszy się — zaczął podupadać! Obecna umowa Ministerstwa Komunikacji z Lilpopem doprowadzi niewątpliwie do upadku pozostałych fabryk wagonów.

Ogólne roczne zapotrzebowanie kolei wynosi około 4.000—5.000 wagonów towarowych i około 150 wagonów osobowych. Umową z Lilpopem oddało Ministerstwo Komunikacji niemal monopol na produkcję wagonów towarowych i 50 proc. produkcji wagonów osobowych.

Zyski z tej transakcji wyciągnie głównie Standard Steel Car Corporation (50 proc. dochodu z Lilpopem i oprocentowania obligacji pożyczkowej).

Fakty powyższe staną się jaskrawszemi, o ile wnikniemy w szczegóły zawartej umowy. I tak od roku 1930—1935 wpłynie dla Rządu tytułem kredytu w formie dostarczonych węglarek ogółem 45 miljonów złotych.

w pierwszym roku	15 milj. z.
w drugim roku	12 milj. zł.
w trzecim roku	9 milj. zł.
w czwartym roku	5 milj. zł.
w piątym roku	3 milj. zł.
w szóstym roku	470 tys. zł.
Razem	44.470 tys. zł.

Począwszy od roku 1935 do 1945 odpłynie z Polski 100 miljonów złotych.

Analogicznie przedstawia się interes co do wagonów osobowych. W ciągu 5—6 lat wpłynie kredytu 10 miljonów dolarów, a w ciągu następnych dziesięciu odpłynie 20 miljonów dolarów.

Jak z powyższego wynika, korzyści z zawartego interesu są wcale problematyczne. Gdyby jeszcze uzyskany kredyt wpłacony został jednorazowo wówczas wartość jego byłaby widoczną, natomiast kredyt rozdzielony na szereg lat obniża oczywiście jego skuteczność. Uwzględnić również tutaj należy, że uzyskany drogą ratową kredyt jest bardzo drogim bo oprocentowanym na 9—9 i pół rocznie. Jak donoszą informacje prasy, nie spytano się nawet innych fabryk krajowych, czy nie mogłyby na tych samych warunkach podjąć się dostawy wagonów.

Być może, że fabryki te dostarczyłyby wagonów taniej, niż amerykańskie konsorcjum, jak bowiem wynika z umowy zawartej z Lilpopem, Ministerstwo wyznaczyło cenę za wagon osobowy o 10 proc. wyższą od tej ceny, jaką otrzymywały dotychczas inne krajowe fabryki wagonowe. Jeżeli jeszcze uwzględnić, że wchodzi tu w grę umowa ze stałym odtąd dostawcą, umowa długoterminowa na poważny kontyngent zamówień — a nie umowy doraźne krótkoterminowe, przy których, (a więc w znacznie cięższych warunkach) pracowały dotychczas pozostałe przedsiębiorstwa wagonowe w Polsce, wówczas stanie się jasnem, jak wielkie ustępstwa zrobione zostały na rzecz obcego kapitału.

Zamówienie, którego zakłady Lilpopa przy obecnych swych możliwościach produkcyjnych nie są w stanie wykonać, pozbawia pracy innych wielkich polskich przedsiębiorstw wagonowych oddawna już w tej dziedzinie pracujących. Wprawdzie przewidziana jest rozbudowa warszawskiej fabryki, ale równocześnie znajdą się na bruku liczne rzesze pracowników pozostałych fabryk wagonowych, obciążając fundusze państwa jako bezrobotni.

Jest jeszcze cały szereg innych względów, z których wypływa, że zawarta transakcja jest dla państwa szkodliwa. Zaliczyć tutaj należy przedewszystkiem fatalne skutki, jakie centralizacja wytwórczości wagonów może mieć ze względu na bezpieczeństwa państwa.

Przyszłość pokaże, czy uzyskana tak wielkim kosztem pożyczka będzie dla naszych potrzeb gospodarczych i komunikacyjnych pożyteczna. Narazie stwierdzić można tylko smutne zjawisko, że wprawdzie garnie się obcy kapitał, nie tworzy on jednak nowych placówek produkcji, nie wypełnia luk w naszym przemyśle, a ogranicza się jedynie do wykupywania najpotężniejszych i najzdrowszych placówek, najczęściej przedwojennych jeszcze. *Wirski.*

Ulgi celne

Rozporządzenie Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dnia 17 października 1929 r.

Na podstawie art. 7 punkt b) ustawy z dnia 31-go lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych zarządza się, co następuje:

§ 1. Poniżej wyszczególnione towary opłacają cła ulgowe, którego wysokość w stosunku do cła normalnego (autonomicznego), wynosi odpowiedni procent, uwidoczniony w poniższej tabeli. (Wymieniamy tylko towary, wchodzące w zakres branży metalowej. — Redakcja.)

Pozycja taryfy celnej	nazwa towaru	Cło ulgowe w proc. cła normalnego (autonomicznego).
z 108 p. 4 a)	Kwas azotowy, skoncentrowany (powyżej 40° Be), nitroza (mieszanina kwasu azotowego z siarkowym)	75
z 148 p. 5	Drut srebrny specjalny t. zw. topikowy, do wyrobu bezpieczników — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 150 p. 4 a) i b)	Walce utwardzane o średnicy 850 mm. i wyżej dla hut — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 153 p 1. a)	I Formy stalowe „wlewnice" obrobione do wyrobu rur żeliwnych, lanych systemem ośrodkowym — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	
z 155 p. 1 lit. oraz lit. i)	Drut stalowy hartowany do wyrobu odpowiednia szczotek — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	30
z 166	Płatki aluminjowe do wyrobu materjałów wybuchowych — za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu	20
z 177 p. 3	Fibra wulkanizowana	30

W stosunkach z państwami, które będą podlegały postanowieniom rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1928 r. w sprawie ceł maksymalnych (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 66), cło ulgowe, za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu będzie wynosiło uwidoczniony w powyższej tabeli odpowiedni procent cła maksymalnego.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i obowiązuje do dnia 31 grudnia 1929 r. włącznie. Ma ono również zastosowanie do towarów, objętych niniejszem rozporządzeniem zgłoszonych do odprawy celnej, począwszy od dnia 1 listopada 1929 r.

Kierownik Ministerstwa Skarbu:
(—) Ignacy Matuszewski.

Minister Przemysłu i Handlu: *(—) E. Kwiatkowski.*

Minister Rolnictwa: *(—) K. Niezabytowski.*

Jak należy wygotować podanie w sprawie paszportu?

Z uznaniem podnieść należy, że w ostatnich czasach władza wojewódzka z wielkim liberalizmem odnosi się do podań kupców, proszących o udzielenie im zezwolenia na ulgowy paszport kupiecki. Nie spotykamy się naogół w tym kierunku ze zażaleniami. Zdarza się jednak, iż w sporadycznych wypadkach Województwo petentom odmawia. Na podstawie zebranych informacyj doszliśmy do przekonania, że wina tej odmowy leży po stronie petentów, a to z następujących powodów:

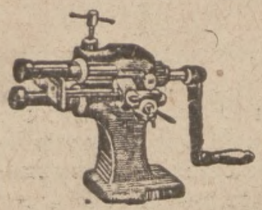
Jak wiadomo, Województwo ma prawo — a nie obowiązek — wydawania takich zezwoleń, aby zaś nabrać przekonania, że petent zasługuje na ulgowy paszport, muszą być na to przez petenta przedłożone odpowiednie dowody.

W szczególności; zaobserwowaliśmy, że odmowa głównie następowała w tych wypadkach, gdy petent zbyt lakonicznie formułował swe podanie, ograniczając się do kilku słów prośby. To nie może wystarczyć, lecz w podaniu należy zwięźle wprawdzie, ale wyczerpująco przedstawić konieczność wyjazdu, a więc należycie potrzebę wyjazdu umotywować. Prócz tego należy dołączyć ewentualne załączniki, jak: faktury, rozrachunki, zamówienia i wogóle korespondencję, mogącą poprzeć argumenty, w podaniu zawarte.

Kto zadość uczyni powyższym wymogom, ten liczyć może, — o ile są ku temu merytoryczne dane. — że ze strony Województwa nie natrafi na odmowę.

Maszyny blacharskie

wszelkich typów i wielkości



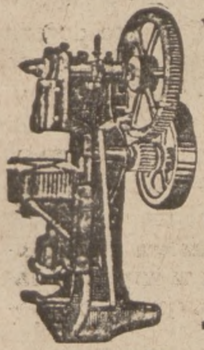
7469

Prasy

mimośrodowe i balansowe

wszelkich typów i wielkości

dostarcza



natychmiast, najtaniej

i na dogodnych warunkach

Wytwórnia Maszyn Blacharskich i Pras

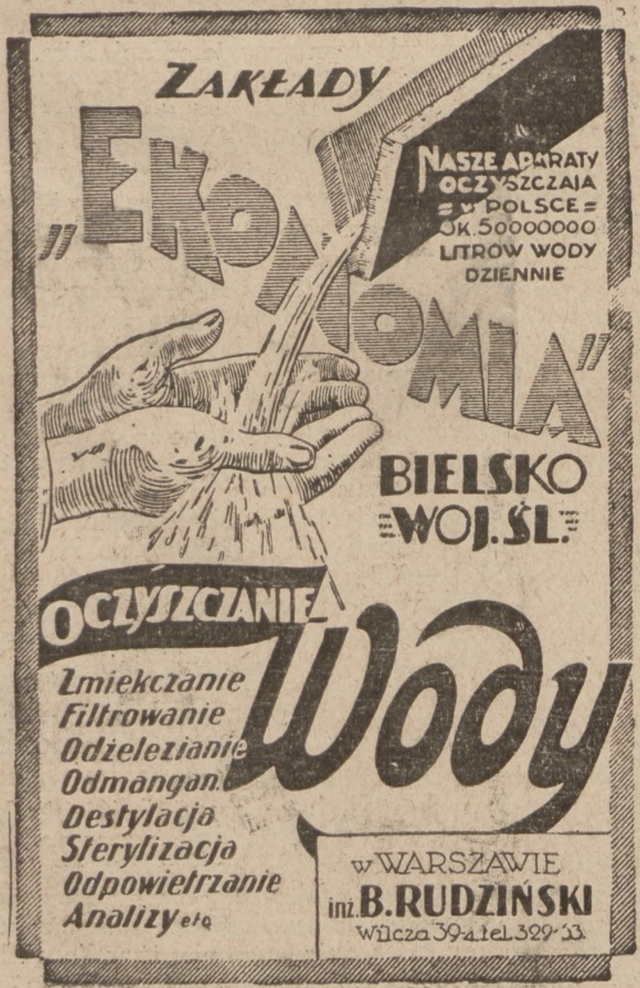
„Wugeska"

:-: **Dom Techniczno - Przemysłowy** :-:

Warszawa, Leszno 13

Telefony: 303-31, 524-95

Ilustr. katalogi bezpłatnie.



Tow. Akc. Przemysłu Metalurgicznego

w Polsce

RADOMSKO

Adres telegr.: „Metal" — Telefon nr. 22.

wyrabia:

DRUT żelazny i stalowy ciągniony, miedziowany, ocynkowany, dla telegrafów i telefonów, w kręgach i prętach, drut kolczasty i skobelki.

GWOŹDZIE druciane kwadratowe, okrągłe i fasonowe.

LINY stalowe wydobywalne, pochylniane, prowadzące, niosące, ciągnące, dla podnośników i dźwigów, dla przekładni.

SPRĘŻYNY meblowe z końcami prostemi, zakręcanemi i zapinanemi.

KLAMERKI stalowe do bel.

NITY saskie, bednarskie, blacharskie, kotłowe, do zbiorników, do krat, do okrętów, do zawias.

WKRĘTKI żelazne i mosiężne do drzewa i do metali, wkrętki kute, śruby do krzeseł.

SZPADLE I ŁOPATY stalowe, motyki, skrobadła i tłuczki.

WIDŁY stalowe do s[illegible]a, do nawozu, do koksu, do buraków, do kartofli, kopaczki i dziabki.

KONSTRUKCJE żelazne, jako to: budynki fabryczne, hale maszynowe, szkielety wież kościelnych, dachy, mosty, zbiorniki, pomosty, specjalne wagony do piasku 15-o tonowe i mniejsze, kolejki przenośne, zwrotnice kolejowe, rozjazdy i zwrotnice tramwajowe, wagoniki, kolejki napowietrzne, dźwigi i krany.

PRODUKCJA UBOCZNA:

siarczan żelaza, cynk skawalony, popiół cynkowy.

4069 7808k

Podatek wyrównawczy

Co przemawia za, a co przeciw temu podatkowi?

(Dokończenie)

ARGUMENTY PRZECIW WPROWADZENIU PODATKU.

„Kurjer Polski" stwierdza, iż „sprawa wyrównawczego podatku obrotowego od importu spotkała się z ogromnym sprzeciwem ze strony sfer kupieckich, które uważają, że projekt ten jest raczej wyrazem dalszej rozbudowy, a nie dążeniem do stopniowej likwidacji tego, co wszyscy uznali za bezwzględnie szkodliwe w naszym systemie podatkowym".

Naczelna Rada Gospodarcza Kupiectwa Polskiego w Warszawie wyraża następującą opinję:

„Proponowany podatek od importu będzie miał na kształtowanie naszego życia wewnątrz kraju następujący wpływ ujemny:

1. Stanowi niewątpliwie dalszą i to poważną rozbudowę, zamiast stopniowej likwidacji najniezdrowszego i najbardziej nieusprawiedliwionego podatku, jakim jest podatek przemysłowy od obrotu.

2. Wzmoże dysproporcję w opodatkowaniu miast w stosunku do wsi, która to dysproporcja przez nikogo za zdrową uznaną być nie może, obciążając nowym podatkiem w pierwszej linji — naturalnie jak zwykle — solidne i uczciwe kupiectwo.

3. Stworzy wielkie pole do nadużyć, przez co faworytować będzie znowu ludzi nieuczciwych, którzy przedstawiać będą i tak niedość wyrobionym naszym celnikom „robione" faktury, co zniszczy przedewszystkiem uczciwy hurtowy handel w Polsce.

4. Wprowadzi na zagranicznych wyrobach dla handlu podwójne opodatkowanie: raz przy sprowadzeniu towaru, a drugi raz przy sprzedaży, co już praktyczniejsi od nas Niemcy za nadmierne obciążenie handlu uznali.

5. Podniesienie ceny w kraju w wielu wypadkach najniepotrzebniejsze w świecie, bowiem nie wszystkie artykuły mogą być i będą w kraju fabrykowane.

6. Wprowadzi coś w rodzaju podwójnego oclenia towarów, raz według taryfy celnej, a drugi raz, ad valorem.

7. Wprowadzając podwójne oclenie, wymagać będzie przynajmniej podwójnej ilości celników i to o znacznie wyższem przygotowaniu niż obecnie; bowiem nasza celna taryfa wymaga znajomości wszystkiego kilkuset paragrafów, gdy tymczasem cen sprowadzanych do Polski wyrobów — trzebaby znać chyba miljony.

8. Utrudni i opóźni manipulacje celne.

9. Opierając się w znacznej mierze na „robionych" fakturach, utrudni możność orjentowania się w statystykach, dotyczących chociażby bilansu handlowego.

10. Przyczyni się do wzmożenia handlu za pośrednictwem w Gdańsku etablowanych firm, utrudniając kupiectwu polskiemu konkurowanie z kupiectwem gdańskiem, które żadnego podatku obrotowego płacić nie będzie. A jeżeliby nawet wynaleziony został jakiś sposób oddzielenia Gdańska, to ponieważ granicy celnej między Gdańskiem a Polską nie mamy, może to być tylko półśrodek, który w niczem nie zahamuje wzmożonego rozwoju szmuglu.

11. Nie mieści się w obecnej konstrukcji naszego podatku przemysłowego, a byłby on racjonalny, gdyby oparto nasz podatek przemysłowy na zasadzie pauszalizacji, wówczas pobieranie podatku przemysłowego w momencie wejścia towaru na rynek bez względu na źródło pochodzenia towaru (a więc u wytwórcy krajowego, bądź przy odprawie celnej) byłoby zrozumiałe i racjonalne.

12. Nie da on zamierzonych efektów gospodarczych, względnie mogą one być jedynie tylko doraźne i czasowe, każde bowiem podwyższenie ochrony celnej prowadzi nieuniknienie do dwóch skutków:

a) wyrównania się cen krajowych z zagranicznemi przez podwyższenie się pierwszych do nowego poziomu drugich.

b) wprowadzenie stopniowo pod naciskiem dyplomatycznym państw zainteresowanych w imporcie danego kraju dalszych ulg konwencyjnych od nowych stawek celnych.

W ten sposób po upływie pewnego czasu będziemy mieli jedynie nowy podatek wyłącznie o efektach fiskalnych.

13. W konsekwencji zwiększenia ochrony produkcji krajowej, nastąpi osłabienie naszej ekspansji eksportowej, nietylko wskutek zmniejszenia konkurencyjności polskiego przemysłu w wyniku podwyższenia cen, ale wskutek zmniejszenia się w tym przemyśle zainteresowania dla zagranicznych rynków zbytu.

14. Podrożenie towarów importowanych na naszym rynku poważnie wzmoże już dziś zupełnie wyraźne tendencje eksporterów zagranicznych do omijania polskiego aparatu pośrednictwa handlowego i do posługiwania się własnym aparatem kupieckim.

15. Wzmożenie się szmuglu".

Projekt rządowy art. 9 tylko ogólnikowo omawia sposób pobierania tego podatku.

Pozostawia technikę poboru i wymiaru jego całkowicie rozporządzeniu Min. Skarbu, które musi być wydane w porozumieniu z Min. Przemysłu i Handlu. W ostatnich zaś latach zarządzenia władz skarbowych okazują się w życiu praktycznem bardzo szkodliwe, bo niejednokrotnie niszczą przedsiębiorczość, zamiast ją chronić. — Specjalnie w dziedzinie celnej stały się stosunki od czasu wprowadzenia t. zw. „granicznych lotnych brygad celnych" zupełnie nie do utrzymania.

Kupiectwo, które importuje towar, nie czyni tego li tylko dlatego, że otrzymuje dogodniejszy kredyt, bo równolegle z dogodniejszym kredytem ciąży na importerze obowiązek uiszczenia cła przywozowego wraz z kosztami manipulacji i zagranicznego frachtu w wysokości od 40—100 proc. wartości towaru.

Nowy podatek wyrównawczy ma obciążyć gotowe fabrykaty drogocenne t. zw. zbytkowne, w obecnej taryfie celnej obciążone już niejednokrotnie do 100 procent wartości! O ile dziś sprowadzamy pewne ilości towarów przeznaczonych dla ludności zamożniejszej, dzieje się to tylko dlatego, że jeszcze rodzima produkcja nie jest w stanie dorównywać w produkowaniu analogicznych artykułów, i nawet obciążenie do 6% ad walorem nie wstrzyma zupełnie przywozu.

Wprowadzenie podatku wyrównawczego ma dotknąć m. in. półfabrykaty i fabrykaty wyprodukowane przez przedsiębiorstwa a przeznaczone do użytku własnego. Wiemy zaś z doświadczenia, iż w licznych przemysłach **zachodzi konieczność zużywania pół-**

fabrykatów czy fabrykatów. Pocóż więc wprowadzać nowy rodzaj obciążenia przemysłu już i tak uginającego się pod nadmiarem ciężarów?

*

Jak z tego, cośmy wyżej powiedzieli, wynika, zagadnienie czy bezwzględnie potępić czy poprzeć projekt, staje się niełatwe.

Projekt budzi i dlatego tak znaczne obawy, że jako niezwykle ramowy, uzupełniany będzie później rozporządzeniami wykonawczemi władz naszych, które szczególnie w stosunku do handlu są naogół nastawione nieżyczliwie. Dalej — przeżywamy obecnie okres, w którym dużo mówi się o konieczności skasowania nieracjonalnego podatku obrotowego, o nowelizacji wogóle podatku przemysłowego. Jest to postulat gospodarczy, który rząd oficjalnie już uznał. Tymczasem cóż się dzieje? Otóż tworzy się zasadę „junctim" między ulgami dla handlu w podatku obrotowym a wprowadzeniem podatku wyrównawczego. Jest to stawianie sprawy niewłaściwe, nietylko dlatego, że nie zachodzi potrzeba traktowania „junctim" lecz także dlatego, że to „junctim" jest zaprzeczeniem zasadniczych celów, dla których projektowana była nowela do ustawy o państwowym podatku przemysłowym. Celem przecież projektu tego jest — czytamy — „ułatwienie i usprawnienie wymiany towarowej w Polsce..."

Narazie ustalmy to, iż kupiectwo nasze jednomyślnie wypowiada się przeciw projektowi podatku wyrównawczego (przemysł za wprowadzeniem), widząc w nim także między innemi — i słusznie — nie tendencję do wycofania z naszego systemu podatkowego wysoce szkodliwego gospodarczo obciążenia podatkiem obrotowym, lecz tendencję do jego ugruntowania. *R. P.*

WIADOMOŚCI Z BRANŻY

MIĘDZYNARODOWE POROZUMIENIE FABRYK WAGONÓW

W najbliższym czasie dojdzie do międzynarodowego porozumienia fabryk wagonów.

Francji ma być przyznany kontyngent wywozowy obejmujący:

lokomotyw	200
wagonów osobowych	500
wagonów towarowych	4500

NOWA SPECYFIKACJA STANDARDOWA DLA FOSFOROBRONZU W ANGLJI.

British Engineering Standard Association w Nr. 269 swego wydawnictwa „British Standard Specifications" podaje nowe specyfikacje fosforbronzów.

Cena tego numeru wynosi 2 szyl. 6 pensów. Adres Wydawnictwa: British Engineering Standard Association, London S 41.

Przedstawicielstwa zaofiarowane

1. Do Konsulatu R. P. w Wiedniu zwróciło się Biuro Techniczne Dpl. Ing. Ludwig Müller z prośbą o podanie mu firm w Polsce, wytwarzających artykuły elektryczne o prądzie słabego napięcia, któreby objęły przedstawicielstwo na Polskę aparatu „Signum", opis tego aparatu, który jest właściwie automatycznym sygnałem pożarowym, został załączony przez Sekretarjat Państwowego Instytutu Eksportowego.

Aparat „Signum" jest fabrykatem francuskim. Adresy reflektantów podać należy bezpośrednio Konsulatowi Polskiemu w Wiedniu.

2. Poszukiwana ruchliwa i solidna firma, która mogłaby objąć wyłączne przedstawicielstwo na Polskę patentowanego we Francji aparatu przeciwpożarowego. Zgłoszenie pochodzi od „Industrie - Produkte Verwertung Aktien Gesellschaft w Budapeszcie V, Zoltan, — Utca 7-9".

3. Firma „S-té Anonyme des Appareils Centrifuges, działająca przez firmę Sté Anonyme Prochimex, 154 Avenue de l'Hippodrome, Bruxelles oferuje wirówki do utrzymania w czystości i regeneracji oleju izolacyjnego (transformatorowego) syst. „Sharples".

4. De-Te-We (Deutsche Telefonwerke und Kabel-Industrie A. G. Berlin) Biuro Techniczne we Wrocławiu I Taschenstr. 13-15 komunikuje iż powyższa firma skasowała oddział prądów silnych i ma do sprzedania materjał instalacyjny wysokiego napięcia. Prosi o adresy większych firm instalacyjnych w celu sprzedania tego materjału podobno po cenach niskich.

5. Izba Przemysłowo-Handlowa prosi o wskazanie firm, które interesowałyby się mogły objęciem wyłącznej sprzedaży wyrobów firmy „Martindale Electric Co., Cleveland Ohio & London i firmy „Geo Bray & Co Leeds, England" części do fabrykacji elektrycznych czajników, kociołków, żelazek do prasowania, piecyków etc.

IMPORT - EKSPORT

(p 103) Firma **włoska** chce otrzymać reprezentację dykt olszowych i desek sosnowych.

(p 103) Firma **turecka** pragnie uzyskać przedstawicielstwo desek jodłowych na skrzynki do rodzynków.

(p 103) Firma **egipska** pragnie uzyskać przedstawicielstwo fabryki rur wszelkiego rodzaju i różnych wymiarów.

NOWE WYDAWNICTWA

PODRĘCZNA ENCYKLOPEDJA HANDLOWA. Wydawnictwa Izby Przemysłowo-Handl. w Poznaniu 1929 r. Zeszyt 2.

Ukazał się w sprzedaży i w abonamencie 2-gi zeszyt nadzwyczaj pożytecznego wydawnictwa w dziedzinie encyklopedji handlowej. Drugi zeszyt tego wydawnictwa obejmuje dalszy ciąg encyklopedji której poszczególne artykuły wykazują fachowe opracowanie i dobrze pomyślany układ. Wnikając w treść opisów można nietylko wyjaśnić sobie niektóre dotąd mylnie komentowane terminy używane w życiu handlowem, ale równocześnie czytelnik zapoznaje się z nowemi terminami które sobie zdobyły pełnię praw językowych.

To też przypuszczać należy że wydawnictwo to znajdzie coraz większe zainteresowanie i rozpowszechnienie we wszystkich sferach przemysłu, handlu itp. (—W—)

Dnia 17 grudnia r. b. rozstała się z tym światem żona pracodawcy naszego i zasłużonego przemysłowca wielkopolskiego ś.p.

z Markiewiczów

Eleonora Malinowska

Szlachetne zalety i nieskazitelność charakteru, czułość na potrzeby jednostki i społeczeństwa jednały zmarłej najwyższy szacunek i dochowają w życiu pozagrobowem cześć i wdzięczną pamięć.

Personel Oddziału Poznańskiego Fabryki Maszyn, Wozów i Odlewni Żelaza ST. MALINOWSKI W ŚREMIE

Poznań, dnia 18. XII. 1929.

Pod adresem naszych Szan. Abonentów

Zwracamy Szan. Czytelnikom na to uwagę, że za rachunki za abonament, chociażby one były zupełnie drukowane bez wypełniania pismem ręcznem lub maszynowem, w myśl zarządzenia poczty, każdy list frankować musimy znaczkiem 25-groszowym. Biorąc pod uwagę, że w kwartał zniewoleni jesteśmy wysyłać kilkanaście tysięcy listów z rachunkami, manipulacja ta, poza szeregiem zatrudnionych przy tej czynności urzędników, podraża ogromnie koszty administracji, których przy pewnej dobrej chęci naszych Szan. Czytelników, Wydawnictwo mogłoby zaoszczędzić i przeznaczyć z korzyścią dla Czytelników na dalszą rozbudowę czasopisma.

Prosimy więc Szan. Abonentów o łaskawe bezpośrednie przekazanie należnej gotówki za prenumeratę za bieżący kwartał, o ile jeszcze nie uregulowany i zarazem na I. kwartał 1930 r. Dla jednostki jest to bagatelką, a nam zaoszczędzi wiele zbytecznego trudu, zachodów i kosztów.

Ponieważ każdemu abonentowi dostarczamy pismo za 4,50 zł. kwartalnie z dostawą w dom, czyli, że koszty dostarczenia pisma ponosi Wydawnictwo, prosimy więc wpłacić tylko 4,50 za abonament kwartalny i to na konto czekowe P. K. O. Poznań, „Rynek Metalowy i Maszynowy" Poznań nr. 202 796.

? Skrzynka zapytań ?

z dziedziny porad fachowych i źródeł zakupów.

UPRASZA SIĘ O PODANIE:

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 5001. adresu firm, które mogą dostarczać wzory ogrodzeń, balkonów, nagrobków itd.

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas".

Nr. 5084. firmy, mającej zastępstwo na samochody „Hanomac" i „Opel".

Nr. 5138. Mamy większe zapotrzebowanie na listwy metalowe, służące do obramowania kalendarzy ściennych, w większych rozmiarach.

Nr. 5141. firmy, dostarczającej śrubki do drzewa i montażowe, niklowane dług. od 5—35 mm.

Nr. 5142. dostawców szkła organicznego fabrykatu „Jubar".

Nr. 5152. sposobu wytwarzania okucia kauczukowego do sznurówek i zarazem o wskazanie krajowego z tą produkcją związanego źródła zakupu surowca.

Nr. 5175. firmy, która ma zapotrzebowanie na szplisy dachowe.

Nr. 5177. firmy, mogącej dostarczyć urządzenie kontrolujące stróża nocnego.

Nr. 5178. firmy, dostarczającej Alba Karburatory do samochodów.

Nr. 5186. firmy, mogącej dostarczyć 1 heblarkę używaną do desek.

Nr. 5187. fabryki krajowej, na wyroby z papemaché.

Nr. 5189. fabryk szwedzkich budujących silniki na gaz ssany oraz motory systemu Diesla, które nie posiadają w Polsce przedstawicielstwa wzgl. reprezentanta zastępującego w Polsce fabrykę „Bolinder", która w okresie przedwojennym fabrykowała własnego typu silniki spalinowe.

Nr. 5192. fabryki krajowej, dostarczającej okucia do uprzęży „Argenta".

Nr. 5194. fabryki, wyrabiającej kopyta żelazne (trójnóg).

Nr. 5195. firmy, dostarczającej kute młotki szewckie.

Nr. 5200. firmy, dostarczającej kompletne smolarnie do smolenia beczek piwnych i kuf.

Nr. 5201. firmy, dostarczającej blachy ząbkowanej do złączenia deszczułek przy wyrobie skrzyń.

Nr. 5204. firmy, dostarczającej rtęć (żywe srebro).

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Wytwórnia Maszyn i Naczyń Mleczarskich Patronatu Spółdzielni Rolniczych, Kraków Dębniki, ul. Sandomierska 3

W roku 1918, gdy w dziejowym momencie Odrodzenia Polski odcięci zostaliśmy od dawnych źródeł dostawczych, jak w wielu innych i w dziedzinie potrzeb dla produkcji masła nie posiadaliśmy fabryk budujących odpowiednie maszyny i narzędzia. Choć częściowem wypełnieniem tychże potrzeb zajęła się w nagłówku wymieniona Wytwórnia, Krajowego Patronatu Spółdzielni Rolniczych we Lwowie, która od chwili założenia warsztatów, stojąc pod doświadczonem kierownictwem technicznem p. Trojanowskiego wykazała w dziale swej produkcji wiele ruchliwości i pożytecznej pracy dla wytwórstwa rodzimego. Wytwórnia Maszyn i Naczyń Mleczarskich w Krakowie buduje i dostarcza wszystkim spółdzielniom po cenach najniższych: masielnice obrotowe, wygniatarki obrotowe, kociołki do ogrzewania wody i mleka, aparaty „Gerbera" skrzynie z przyborami do próbnych udojów i badania mleka, aparaty do oznaczenia skali zabarwienia masła, młynki do twarogu oraz inne maszyny do wyrobu masła. Omawiana firma przeprowadza również naprawę wszelkich typów maszyn mleczarskich bądźto we własnych warsztatach lub wprost na miejscu postoju. — O rozmiarach przedsiębiorstwa przekonuje nas najlepiej dokonany w roku 1928 obrót, który wynosił 1.705.366,02 zł. Maszyny mleczarskie budowane przez Wytwórnię krakowską są najlepszej jakości i wysokiej wartości konstruktywnej, które to twierdzenie znajduje pełne poparcie w tem, że nagrodzono je na Powszechnej Wystawie Krajowej złotym medalem.

Łazowskie Zakłady Ceramiczne

Istniejąca od roku 1887 Fabryka Wyrobów Szamotowych i Ogniotrwałych w Łazach pod firmą **Łazowskie Zakłady Ceramiczne, Spółka z ogr. odp.** dostarczająca na rynek wyroby o wysokiej wartości jakościowej, wypierające z korzyścią równe swym fabrykaty zagraniczne, dla wzrastającego popytu, zniewoloną była zwiększać rozmiary swej produkcji. Celem nadania przedsiębiorstwu swemu szerszego jeszcze rozmachu, jak się dowiadujemy, z dniem 1 stycznia 1930 r. firma przekształcona zostaje na Spółkę Akcyjną. Zarząd firmy mieści się w Warszawie, przy ul. Towarowej 48.

Łazowskie Zakłady Ceramiczne wyrabiają: wszelkiego rodzaju cegłę szamotową do najwyższych temperatur dla hut żelaznych, stalowni, cementowni, szklarni, fabryk chemicznych, wapienników pieców hofmanowskich i innych pieców przemysłowych, dla piekarń, robót zduńskich itp.

Przez użycie najlepszych surowców krajowych i zagranicznych, stosowanie najnowszych zdobyczy techniki, fachowe kierownictwo i ścisły nadzór, firma daje pełną gwarancję za dobroć towaru, tak co do jego ogniotrwałości, jak i żądanego składu chemicznego.

Firma dąży do dalszego powiększenia produkcji, dochodzącej obecnie do 1000 ton miesięcznie, posiada przeto stale na składzie wszelkie gatunki cegły szamotowej normalnej, płyt piekarskich i zapraw do bezzwłocznej dostawy. Cegłę szamotową fasonową dostarcza w bardzo krótkich terminach, udogodniając odbiorcom również zakup dogodnemi warunkami płatności.

Poza wyrobami szamotowemi, dostarcza glinę ogniotrwałą surową i paloną, gruz szamotowy, glinę zwyczajną (różowo się wypalającą, doskonale nadającą się na kafle o ciemnych glazurach).

Wyłączne przedstawicielstwo na Poznańskie i Pomorze powierzyły Łazowskie Zakłady p. Inż. Robińskiemu w Poznaniu, przy Alejach Marcinkowskiego nr. 17, który wszelkie zlecenia wykonuje w terminie najkrótszym.

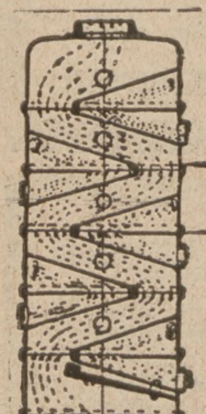
Opatentowane piece stałe i przenośne oraz kuchnie opancerzone

Firma „Materjał Budowlany" Centrala w Poznaniu, ul. Seweryna Mielżyńskiego 23, jak wyłącznie przedstawicielstwo dostarcza i ustawia wynalazku polskiego oryginalne piece stałe i prz[illegible]ne oraz kuchnie o[illegible]rzone znane na rynku pod nazwą „Patent Szrajber" dla ogrzewania mieszkań, biur, szkół, koszar i t. p. Piece te opatentowane zostały we wszystkich krajach. Wytwarzane one są od najprostszych krytych lakierem ogniotrwałym do emaljowanych całkowicie i najwykwintniejszych majolikowych. Piece te przewyższają zaletami piece kaflowe głównie dzięki prostocie i mocy swej konstrukcji, trwałości, stałej hermetyczności, oszczędności na opale i taniości. Opancerzone piece „Patent Szrajber" po zbadaniu ich wartości i zalet, znalazły pełne uznanie Ministerstwa Robót Publicznych, Spraw Wojskowych, Komunikacji, Poczt i Telegrafów, przez które znalazły szerokie zastosowanie w podległych urzędach a także wiele innych instytucyj, władz i urzędów korzysta z tych pieców do ra[illegible]wania lokali biurowych. Wszystkim interesowanym zarówno centrala firmy „Materjał Budowlany" w Poznaniu, jak Oddział jej w Poznaniu, Grudziądzu i Bydgoszczy wysyłają na życzenie szczegółowe oferty i prospekty.

Wodociągi pneumatyczne

Szanownym Czytelnikom naszym a szczególnie pp. kupcom z branży maszyn i dziedziny budowlanej, jak niemniej wszystkim zainteresowanym zwracamy uwagę na ogłoszenie firmy **S. Trębicki w Warszawie**, przy ul. Kopernika 33, która buduje i dostarcza wodociągi pneumatyczne, elektropompy-hydrofory. Maszyny te z wielkim pożytkiem znajdują zastosowanie w wysokich domach, gdzie woda wodociągów miejskich nie dochodzi należycie. Firma Trębicki dostarcza również tego typu pompy ręczne dla domów na prowincję. Stanowią one dla gospodarstw domowych i rolnych bardzo wielką dogodność i z tej racji znajdują coraz liczniejsze zastosowanie.

Żeliwne piece cyrkulacyjne



W wielkich halach warsztatowych, fabrycznych, handlowych i t. d., które nie są zaopatrzone w parowe lub centralne ogrzewanie, w okresie zimy wielką troskę stanowi ich odpowiednie nagrzanie, umożliwiające pracę bez uszczerbku na czasie. Zwykłe piece żeliwne wytwarzają bardzo nierównomierną temperaturę a jednak przeważnie trzeba się niemi posługiwać. Niedogodnościom tym zaradziła powszechnie znana firma **„Wiepofana"**, Wielkopolska Odlewnia, Fabryka Narzędzi i Maszyn, **Poznań**, ul. Dąbrowskiego 81, która rozpoczęła produkcję nadzwyczaj ekonomicznych żeliwnych pieców cyrkulacyjnych.

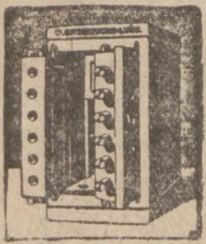
Piece tego typu przy stosunkowo małem zużyciu paliwa, wytwarzają równomierną temperaturę i utrzymują długo ciepło, są przeto sprzętem ekonomicznym nadającym się doskonale do nagrzewania większych i przestrzennych pomieszczeń. Interesowanym a szczególnie kupiectwu branży żelaza, służy firma „Wiepofana" na życzenie szczegółową ofertą. Przy tej sposobności nadmieniamy, że fabryka „Wiepofana" jako specjalność buduje różnego typu obrabiarki do metali i drzewa.

Samolot

stwarza nowe rynki zbytu. Kupcy i przemysłowcy, posługujący się samolotami, zwyciężają konkurencję. Zaopatrując się bowiem w towary drogą powietrzną i tą samą drogą powietrzną dostarczając je swoim odbiorcom, zwiększają obrót towaru i pieniądza. Zamówiony towar tego samego dnia może być dostarczony odbiorcy u odnośnem mieście. Przewóz drogą powietrzną jest tani, gdyż wynosi zaledwie kilkadziesiąt groszy za 1 kg. Kupcy i przemysłowcy, w myśl zasady „czas to pieniądz", posługujcie się w przewozie towarów samolotami!

Wszelkich informacyj udzielą wam biura „LOT" lub firmy ekspedycyjnej „Hartwig".

• Korzystne hurtowne źródła zakupu •



Władysław Chudzikowski
Fabryka kas ogniotrwałych
Lwów, ul. Na Błonie 22, tel. 15-34

wykonuje
Kasy ogniotrwałe - Szafy pancerne - Kasy do wmurowania - Kasety podręczne - Skarbonki oszczędnościowe. 5511

HANDEL STAREGO ŻELAZA
E. RZEPCZYŃSKI Sp. z o. o.
Poznań, ul. Przemysłowa 22 — Telefon 22-29
7575 **Kupujemy**
stare żelazo, stare maszyny oraz metale
PŁACIMY NAJWYŻSZE CENY RYNKOWE.

Zakład Wyrobów Drucianych
MICHAŁ RUS Zadziele obok Żywca
Poleca solidnego wykonania sprzęty kuchenne i przybory dla gospodarstwa, z drutu, cynowane oraz wycieraczki do butów wszelkich wymiarów, na żądanie wykonuje wszelkie artykuły druciane, według oryginalnych nadesłanych wzorów po bardzo przystępnych cenach. 6417

Jako specjalność wytwarzamy:
miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk - Oliwa 7648

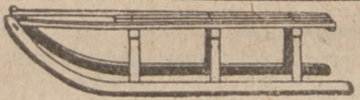


Klamry zygzakowe przydatne w każdem przedsiębiorstwie i fabryce, jak również innych mniejszych wyrobów sztancowanych jak: podkładki, uszka do obrazów wszelkich modelów, form i rozmiarów, haczki i uszka do obuwia itp.

7709 **dostarcza szybko i tanio**

Fabryka Wyrobów Metalowych
Guido Klement
Królewska Huta, Styczewskiego 83. Tel.1209

Nieustająca Wystawa Maszyn
7265 **Lwów, Leona Sapiehy 8.**
Sprzedaż motorów „Diesla", „Junkersa", elektrycznych, wszelkich maszyn nowych i używanych, pędni.
Przyjmujemy zgłoszenia do sprzedaży maszyn i motorów.



SANECZKI

z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790
„MARS", Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.
Biuro sprzedaży: **KATOWICE**, ul. Słowackiego 16.

KOSZE druciane
10 sztuk złotych 40.—
Nieznanym za zaliczeniem!



Siatki czworokątne
w każdym rozmiarze.

Cennik gratis! 7768

Siatki tkane
do młynków zbożowych

Siatki Rabica

Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych
Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)

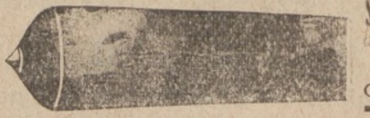
Płyty fibrowe amerykańskie
i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mikę, taśmę izolacyjną, taśmę gumową (paragumę), celulojd poleca
Hurtownia artykułów technicznych i elektrotechnicznych
S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna 8. Telefon 4154
8348

Trzcinę sufitową
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

„SUMMIT"
brusiki naturalne
są wyśmienite, wszędzie do nabycia po cenie detalicznej
Zł 1.40, 1.30, 1.20, 1.10
Zastępca na Polskę: 8067
Inż. Ludwik Rączkowski, Kraków, Plac Marjacki nr. 9.

Liny pługowe
i liny dla wszelkich celów
dostarcza
Górnośląska Fabryka
Lin Drucianych i Wyrobów Drucianych
sp. z ogr. odp. w Rudzie. 8272

Wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych
Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10
poleca solidnego wykonania wszelkie prace tłoczone (drykowane) w mosiądzu, aluminjum, alpadze, miedzi, białej blasze i t. p. Specjalność: Wyroby galanteryjne, rzeźnicze, elektrotechniczne, powoźnicze, fryzjerskie, biurowe oraz przybory turystyczne. 7798
Ceny niskie! Dostawa szybka!



Specjalna Pracownia Diamentów
do tarcz szlifierskich i do rżnięcia szkła
H. SZEFTEL, Warszawa
Graniczna 16. 8133 Egz. od 1882 r.

Wolne miejsce



(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Rozmach współczesnej mechanizacji w Ameryce

Żyjemy w okresie panowania maszyny i wytworzonej przez nią nowej mechanicznej cywilizacji. Na temat mechanizacji współczesnego życia ukazały się już setki tomów i wydaje się, że ilość ich będzie stale wzrastać, pogłębiając temat ten coraz bardziej. Świeżo ukazała się książka pisarza amerykańskiego p. t. „Dance of the Machines" (Taniec Maszyn). Autor wylicza w niej 16 zalet maszyny i jej wpływy na cywilizację. Zalety te poniżej przytaczamy jako ciekawy przyczynek do cech współczesnej cywilizacji mechanicznej. Według autora:

1. Maszyna winna być nadludzko dokładną.

2. Maszyna pracuje podług zgóry nakreślonego planu.

3. Maszynę można zrobić bardzo tanio, a zyskać z niej wielką wydajność.

4. Maszyna nie może cierpieć na rozstrój nerwowy, co więcej, nie pozwala być swemu operatorowi nerwowym, choć go denerwuje.

5. Maszyna jest bezosobową i można z nią robić co się chce.

6. Maszyny przeznaczeniem jest zastępować pracę człowieka.

7. Maszyna musi reprodukować się odpowiednio do życzenia jej właściciela.

8. Maszyna skupia całą swoją uwagę wyłącznie na produkcję danego przedmiotu, poucza człowieka jak powinien pracować i jak się stosować do reguł mechanicznych.

9. Maszyna wyklucza pomyłki i uczy człowieka dokładności.

10. Maszyna nie tworzy i nie sprzeciwia się, ale też nie błądzi. Człowiek tworzy, ale zawsze skłonny jest do pomyłek.

1. Ideałem maszyny jest standardyzacja. Ona zawsze wykonuje tę samą pracę i zmusza swego operatora do myślenia o jednym przedmiocie i ustawicznego baczenia na ten przedmiot.

12. Maszyna dąży do wytwarzania i wytwarza nieraz rzeczy zupełnie zbyteczne, zmuszając człowieka do uważania tych rzeczy za pożyteczne.

13. Maszyna stara się zrobić tyle pieniędzy, ile tylko może.

14. Maszyna jest dla człowieka wzorem pilności i szybkości.

15. Maszyna przez swój ustawiczny ruch — rodzi bezspoczynkowość.

16. Maszyna po jakimś czasie nieustannego ruchu raptownie się zużywa razem ze swym operatorem i daje się bez protestu zastąpić inną.

Współczesne życie, wzorujące się na pracy maszyn, wprowadza maszynowy rozmach we wszystkie swoje dziedziny. Zasady maszynowe wprowadza się do szkół, do życia rodzimego, do handlu i przemysłu, do bankowości, prawodawstwa itp. Niema dziś w Ameryce dziedziny życia ludzkiego, którejby nie wzorowano na maszynie i jej mechanizmie. Dla nowoczesnego Amerykanina wydajność, produkcja, zysk i strata, są najważniejszemi zagadnieniami. Wszystko ocenia się na zasadzie: ile i za jaką cenę. W Ameryce widzimy maszynową muzykę, maszynowe rozrywki i maszynowe pokarmy. Maszynowa cywilizacja wytworzyła w Ameryce masową produkcję, masowe zyski, tanie automobile, radja, tanie zabawy, standardyzowane szkoły i standardyzowanych zawodowców masowo corocznie wyrzucanych ze szkolnej fabryki. Mechanizacja wytworzyła poza tem w Ameryce łańcuchowe banki i sklepy, obsługiwane przez automaty w ludzkiej postaci. Maszynowa era zmechanizowała ponadto mózgi, dusze i serca Amerykanów, zamieniając ich w bezczułe i bezmyślne automaty, związane ze sobą wzajemnie, jak nigdy przed tem. Wszyscy żyją tam jak maszyny podług jednej miary dolarowej. Przyjaźń, stowarzyszenia, ideały, patrjotyzm i wogóle wszystko, co oni czują, myślą i czynią — obliczone jest na wagę złota.

Jeżeli tak dalej pójdzie, to ludzie ci, całkowicie oduczą się poczucia osobistej godności, przestaną marzyć o jakichś ideałach, przestaną wogóle odczuwać swoje indywidualności, a staną się zbiorowiskiem bezmyślnych i bezczułych jak maszyna automatów.

Do takich wyników prowadzi wyłącznie maszynowa cywilizacja.

— z —

Nowa linja powietrzna Londyn-Egipt-Indje-Australja

W Anglji, w olbrzymiej stoczni Cardington, należącej do angielskiego ministerstwa lotnictwa, zbudowano ostatnio kosztem 400,000 funtów szterlingów olbrzymi sterowiec R. 101. Budowa tego olbrzyma trwała pięć lat. Zadaniem tego sterowca będzie obsługiwać linję powietrzną: Londyn — Egipt — Indje — Australja. Jest to dla Anglji najważniejszą linja kolonjalna, obsługiwana dotychczas przez aeroplany. Sterowiec R. 101 będzie mógł dzięki swej wielkości i nośności zabierać znaczną ilość poczty i pasażerów.

Olbrzymie Zeppeliny są skromne w porównaniu z tym gigantycznym okrętem powietrznym. Jest to największy ze wszystkich istniejących na świecie sterowców. Pojemność jego wynosi 140 tysięcy metrów sześciennych, a nośność — 170 ton. Długość sterowca wynosi 240 metrów, a średnica (w najszerszem miejscu) — 40 metrów.

R. 101 posiada pięć silników typu Diesla, opalanych naftą, każdy o sile 650 koni parowych; poruszają one drewniane śmigła, umieszczone w tyle sterowca. Każdy silnik znajduje się w oddzielnej gondoli i posiada odrębnego mechanika, otrzymującego rozkazy z kabiny centralnej, gdzie będzie miejsce dowódcy. Cztery z tych silników są używane do poruszania się naprzód, a piąty do manewrowania w razie potrzeby w tył.

Załoga tego sterowca składa się z 50 ludzi, a liczba pasażerów wynosić będzie 52. Nie ma on wcale gondoli sterowców starego typu, w której mieścili się pasażerowie. Na R. 101 pasażerowie ulokowani będą wewnątrz pokrywy, między 16 balonami, służącemi do utrzymania sterowca w powietrzu.

Tam właśnie znajduje się olbrzymi salon z oszklonemi galerjami, wychodzącemi na obie strony sterowca; dalej jest jadalnia, mogąca jednocześnie pomieścić 50 osób, oraz kuchnia z ogniskami elektrycznemi. Pasażerowie lokują się w wąskich kabinach, w których posłania umieszczone są jedne nad drugimi, w każdej kabinie są cztery posłania.

Oddzielnie, zdala od tych balonów położona jest palarnia, zaopatrzona w posadzkę z aluminjum. Poza palarnią nikomu palić nie wolno. Nawet i bez tego bezpieczeństwo na R. 101 jest znaczne z uwagi na to, że nie posiada on wcale benzyny, która tak łatwo wybucha i nieraz już powodowała straszne katastrofy w lotn. W przyszłości motory ang. sterowców mają być pędzone ciężkim olejem. Szybkość takiego sterowca w pierwszych 60 godz. lotu wynosić ma 125 do 130 klm. na godzinę. Rząd angielski nie cofnął się przed największemi wydatkami na budowę tego olbrzyma. Uczeni angielscy udoskonalili tak służbę meteorologiczną, że będą mogli przewidzieć burze, huragany, prądy powietrza, — źródło wszelkich niebezpieczeństw dla sterowców.

Obecnie inżynierowie angielscy pracują nad przygotowaniem projektów jeszcze większych statków powietrznych. Te miałyby przelatywać 160 klm. na godzinę i transportowałyby 170 pasażerów, pokonywałyby wszelkie burze i przelatywały z Anglji do Ameryki w 48 godzinach, a z powrotem z Ameryki do Europy w 38 godzinach. Byłyby to statki przyszłości. Przy ich pomocy Bombaj w Indjach Wschodnich oddalony byłby od Londynu tylko o 52 godzin, a Australja o 5 dni.

Z szerokiego świata

NOWY OLBRZYMI PAROWIEC OCEANICZNY.

Włoskie Towarzystwo Okrętowe „Navigazione Generale Italiana“ w Genui zamówiło w stoczni Ansaldo, w Sestri Ponente, nowy olbrzymi parowiec oceaniczny, który ma znacznie przewyższać tak pod względem rozmiarów, jako też szybkości, największy obecnie parowiec włoski „Augustus“.

Zamówiony parowiec, który już w 1931 roku ma być oddany do użytku, ma 47.000 ton pojemności, 265 metrów długości i 29 metrów 50 centymetrów szerokości.

Szybkość nowego olbrzyma ma wynosić 27 mil morskich na godzinę, co pozwoli mu odbywać podróż z Genui do Nowego Jorku w ciągu dni 7, przepływać zaś Atlantyk w ciągu dni pięciu.

NAJSZYBSZE POCIĄGI EUROPEJSKIE.

Według statystyki kolejowej, najszybszym pociągiem niemieckim jest obecnie pociąg pospieszny, kursujący na linji Hanower — Hagen w Westfalji. Przeciętna jego szybkość wynosi 90,7 km., na godzinę.

Szybkość tego pociągu przewyższają w Europie jedynie dwa ekspresy, jeden angielski i jeden francuski, z których pierwszy, najszybszy w Europie, osiąga 106,6 km. na godzinę, a drugi 99,9 km.

Słynne dotychczas ze swej szybkości nowojorskie ekspresy specjalne jeżdżą obecnie z przeciętną szybkością zaledwie 77,3 km. na godzinę.



TOKARNIE

wiertarki, heblarki do metali

urządzenia warsztatowe i spawalne

POMPY, pasy, materjały techniczne, żarówki, STAL, narzędzia

poleca najkorzystniej 7402

I. MACHAUF

Sp. z o. o.

Kraków, ul. Jul. Dunajewskiego 6. - Telefon 3001.



ŁYŻWY, Sanie i rodle, Termosy, Karnisze do okien, Garnki aluminjowe, Noże i widelce alpakowe, Scyzoryki kieszonkowe, Łóżka żelazne poleca korzystnie:

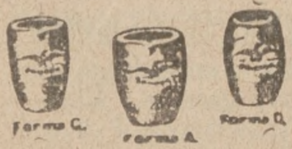
8371

JAN DEIERLING - - - Skład żelaza

Tel. 3518 Poznań, Szkolna 3. Tel. 3543



Fabryka tygli grafitowych i ogniotrwałych produktów



„Grafos"

Sp. z ogr. por.

Bielsko-Biała

poleca

Tygle grafitowe

do topienia kruszców, wybornego gatunku, jakoteż wszelkie wyroby grafitowe w zakres ten wchodzące 8346

Ia GRAFITY odlewnicze i płatkowe.

Płyty filcowe, 8347

bawełna kolorowa, ścierki chemicznie czyszczone, uszczelnienia, etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni Artykułów Techn. i Elektrotechn., **S. SZAJER, Kraków** ul. Wiślna 8. Telef. 4154

SZMATY do czyszczenia maszyn

chemicznie czyste, pod gwarancją **dezynfekowane** i odkażone Liquorem cresoli saponatus „Sanizol" dostarcza w paczkach po 20 kg. a to:

8351

Czysto białe	po	zł 2.00	za kg.
Trykotowe białe	„	„ 1.50	„ „
Jasne	„	„ 1.50	„ „
Ciemne cienkie	„	„ 0.95	„ „
„ grubsze	„	„ 0.75	„ „

Hurtownikom udziela się odpowiedni rabat. 7837

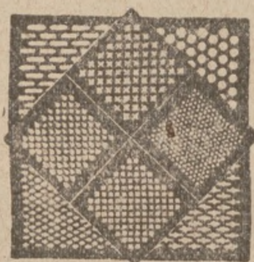
Leszczyńska Hurtownia Surowców

RUDOLF ŁASKA w Lesznie, tel. 152 lub

Oddział w Poznaniu, ul. Spichrzowa (teren kolejowy) tel. 1530

7426

BLACHY DZIURKOWANE (SITA)



dla przemysłu żelaznego, cementowego, papierniczego, kopalnianego, chemicznego, dla rolnictwa, cukrownictwa, młynarstwa, fabryk krochmalu, gorzelni i browarów, do wszelkich urządzeń i aparatów technicznych, oraz blachę ażurową do celów budowlanych, ozdób itp. Wykonywa z wszelkich materjałów w dowolnych rozmiarach i grubości

Wytwórnia Blach Dziurkowanych „Sito" Warszawa, Dobra 86, telefon 1-92

Nagrodzona wielkim medalem srebrnym na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu. 8010k

---

ST. GRABIANOWSKI

Biuro Inżynierskie i Dom Techniczno - Handlowy

Poznań	Katowice	Bydgoszcz
Plac Wolności 14 a	ul. Słowackiego 24 (dom własny)	ul. Dworcowa 66
Tel. 4010 i 4011	Tel. 1321 i 1332	Tel. 912.

Poleca do dostawy ze swoich składów w Poznaniu i Bydgoszczy oraz z reprezentowanych hut:

ARMATURĘ: parową, gazową i wodociągową, szkła wodowskazowe, wzierne i ochronne manometry, oliwiarki, smarownice.,

USZCZELNIENIA: Klingerit, tekturę azbestową i techniczną, płyty gumowe i sznur., pakunek konopny, azbestowy, grafitowany.

POMPY: skrzydełkowe, tłokowe, membranowe, tłoczki, smoki.

WĘŻE: gumowe, czerwone i czarne, parciane, ssące.

WYROBY SZMERGLOWE: tarcze, papier, płótno, proszek.

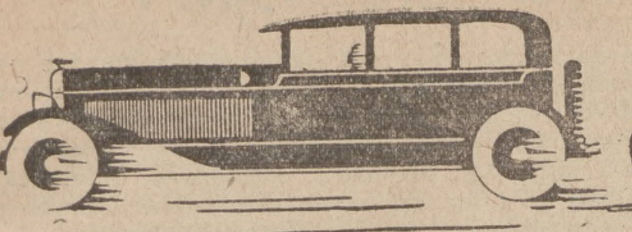
APARATY DO SPAWANIA: wytwornice, palniki do spawania i cięcia, wentyle redukcyjne, tlen, karbid, pałeczki, proszek i drut do spawania.

PIŁY: tarczowe, gatrowe i taśmowe, piłki do metalu.

SILNIKI: elektryczne na prąd stały i trójfazowy, silniki spalinowe.

TYGLE GRAFITOWE, cegłę szamotową, masę izolacyjną, korkową i inne artykuły techniczne.

4505b



Dział Samochodowy

Motoryzacja transportu w Polsce

Automobilizm w coraz szybszem tempie ogarnia życie gospodarcze Polski. Motoryzacja transportu postępuje szybko i pewnie, korzystając z świetnych wyników nowoczesnej techniki zagranicznej.

Ilość samochodów ciężarowych rośnie z roku na rok. Wzrasta również bardzo szybko ilość samochodów, przeznaczonych do transportu osobowego. Na uwagę zasługuje przedewszystkiem powiększenie się ilości dorożek samochodowych w wielkich miastach. Odnosi się to do okresu ostatnich trzech lat. Bezpośrednio po pojawieniu się u nas dorożek samochodowych w latach 1924 i 1925 przemysł ten popadł w ciężki kryzys. Dla eksploatacji dorożek samochodowych powstały w kilku większych miastach specjalne przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwa te po kilkumiesięcznej egzystencji zbankrutowały jedno po drugiem. Przyczyniła się do tego głównie katastrofa walutowa, powiększająca niemal o 100 procent zobowiązania z tytułu zakupionych na kredyt w walutach zagranicznych samochodów. Dalszą przyczyną były wady organizacyjne tych przedsiębiorstw i brak dostatecznej fachowości u kierowników. Ilość kursujących dorożek samochodowych spadła w roku 1925 niemal o połowę. Od końca roku 1925 zaczyna się nanowo ożywienie tej gałęzi. Tym razem jednak przedsiębiorczość objawia się u w innych formach organizacyjnych. Zamiast przedsiębiorstw, utrzymujących po kilkanaście dorożek samochodowych, pojawia się właściciel jednej dorożki, będący jednocześnie szoferem. Ten typ przedsiębiorcy przeważa nadal w przemyśle dorożkarskim i rozpowszechniać się będzie coraz bardziej. Ilość taksówek powiększa się od roku 1926 bardzo szybko i dzisiaj już Warszawa, Łódź i kilka innych miast w Polsce posiadają tak dalece dostateczną ilość dorożek samochodowych, że dorożka konna jest tam już prawie zbyteczną.

Gorzej jest na prowincji. Firmy samochodowe nie mają w mniejszych miastach swoich przedstawicielstw, a ludzie, którzyby chcieli nabyć samochody do celów transportowych w takich miasteczkach, nie mają ani gotówki, ani odpowiednich poręczeń, by zamiar swój mogli zrealizować u najbliższego kupca samochodowego w większem mieście, który ani ich nie zna, ani z reguły informacyj nie ma o stosunkach w miejscu ich zamieszkania. Gdyby pod tym względem udało się wielkim firmom samochodowym znaleźć jakąś radę, rynek zbytu na samochody bardzo znacznie mógłby być powiększony. Obecnie przedsiębiorcy prowincjonalni radzą sobie w ten sposób, że kupują stare zniszczone samochody, które oddawane są przez właścicieli nawet na ryzykowny kredyt, ponieważ niema innej możności spieniężenia ich i na tych samochodach uprawiają proceder przewożenia osób, wykraczający niekiedy wszelkim warunkom bezpieczeństwa. Nieco lepiej wyglądają te stosunki na Pomorzu, gdyż tam prawie w każdem miasteczku jest jakiś kupiec samochodowy.

Komunikacja autobusowa w Polsce ma przed sobą jeszcze długie lata doskonałej konjunktury wobec bardzo skąpej sieci kolejowej, niezdolnej należycie zaspokoić wzrastających szybko potrzeb komunikacyjnych ludności. Nasze koleje pochodzą jeszcze z tych czasów, gdy to niemal połowa ludności na naszych ziemiach przez całe życie nie opuszczała swojej wsi rodzimej i gdy to wyjazd do miasteczka powiatowego był już wielkiem zdarzeniem. Od tego czasu wiele się zmieniło, potrzeby komunikacyjne ogromnie wzrosły, a sieć kolejowa pozostała ta sama i przez dłuższe jeszcze lata pozostanie są samą z nielicznemi wyjątkami, mającemi zresztą znaczenie głównie dla komunikacji towarowej eksportowej, a nie osobowej.

Stąd olbrzymi rozrost przemysłu autobusowego, w którym dzisiaj, średnio licząc, inwestowanych jest kilkadziesiąt miljonów złotych. Rezultaty osiągane przez niektóre przedsiębiorstwa autobusowe są wprost świetne. Na takich linjach, jak Warszawa — Radom, Warszawa — Tomaszów Mazowiecki, oraz na szeregu podobnych, skracających nieraz o kilkadziesiąt kilometrów drogę kolejową, przedsiębiorcy autobusowi porobili w ciągu kilku lat fortuny. To też namnożyło się tych przedsiębiorców bez liku. Ale tutaj już kapitał automatycznie dokonywuje selekcji. Przy trwaniu i dobrych zarobkach utrzymują się tylko przedsiębiorcy, posiadający kapitał potrzebny na nabycie drogiego, ale bezpiecznego i wygodnego autobusu. Wehikuły kombinowane ze starych podwozi i domowemi środkami skleconej karoserji znikają, nie znajdując amatorów na jazdę.

Przemysł ten w najbliższej przyszłości jeszcze lepiej się rozwinie wobec rozwinięcia się sprzedaży autobusów krajowej produkcji fabryki „Ursus". Wozy te odpowiadają najwyższym wymaganiom tak pod względem bezpieczeństwa ruchu, jak i pod względem wygód dla jadących.

Niedawno mówiło się wiele o planach Ministerstwa Komunikacji uruchomienia szeregu linij autobusowych. Ostatnio sprawa ta przycichła i wobec ciężkiej sytuacji finansowej kolei w tym roku prawdopodobnie nic z tego nie będzie. *Wirski.*

Redakcja pisma służy bezinteresownie Szan. Abonentom swoim chętnie wszelkiemi informacjami

W SPRAWIE KRAJOWYCH ŹRÓDEŁ ZAKUPU

Wszelkie życzenia w tym kierunku prosimy skierować do redakcji pisma.

Jak pracuje polski przemysł karoseryjny?

Jest faktem aż nadto dowiedzionym, że naogół większość nabywców samochodowych znaczniejszą zwraca uwagę na karoserję, aniżeli na konstrukcję podwozia i silnika. To też przemysł karoseryjny stał się jednym z ważniejszych działów przy produkcij samochodów.

Polski przemysł karoseryjny posiada dobre perspektywy rozwoju i — trzeba przyznać — już obecnie stoi na wyżynie zadania, nie ustępując w niczem przemysłowi zagranicznemu.

Wykonywując karoserje z polskiego drzewa, polskiej blachy i polskiemi rękami, wytwórnie te przyczyniają się bezpośrednio do zmniejszenia importu, a zatem do zrównoważenia importu. Poza tem dając pracę polskiemu robotnikowi, wpływają korzystnie na zmniejszenie bezrobocia.

Polski przemysł karoseryjny dokonał w ciągu ostatnich 2-ch lat znacznego postępu i obecnie z dnia na dzień karoserje krajowe są coraz lepsze tak pod względem estetycznym, jak również i jakościowym. Polski przemysł karoseryjny zdał zatem egzamin i zdobył sobie prawo egzystencji, wytwarzając produkt niczem nie ustępujący zagranicznemu.

Omawiając rozwój rodzimego przemysłu karoseryjnego nie możemy pominąć trudności, na jakie w tej produkcji natrafiamy. Na trudności te składa się głównie brak niektórych materjałów surowych, bez których budowa obejść się nie może. Brak więc jest np. bagietek wszelkiego rodzaju, a więc aluminjowych, różnych rozmiarów i profili, bagietek gumowych do oprawy szyb i uszczelnień, klamek, zatrzasków, urządzeń do podnoszenia szyb, odpowiednich sprężyn na siedzenia, dermatoidów w lepszym gatunku, gum na chodniki, blachy aluminjowej do tegoż użytku, śrub łączących do drzewa, drobiazgów galanterji, do wykończania, a więc plafonier, wazoników, kantynek, urządzeń do rolet itp., zatem materjałów, których z łatwością przemysł polski mógłby całkowicie dostarczyć.

Obecnie przemysł karoseryjny radzi sobie w ten sposób, że wszelkie te artykuły sprowadza z zagranicy, co pociąga za sobą w pierwszym rzędzie odpływ walut zagranicę, a następnie skutkiem opłat celnych, podnosi znacznie cenę nadwozi produkcji krajowej. Obecnie więc dalszym etapem rozwoju naszego przemysłu samochodowego winno być dążenie do pokrycia zapotrzebowań własnemi środkami. Oczywiście, zbytecznem chyba będzie dodawać, że polski przemysł karoseryjny posuwa się narazie w budowie nadwozi miękkich, zaniedbując budowę karoseryj metalowych, dla uruchomienia bowiem produkcji karoseryj metalowych potrzeba nakładu wielkich kapitałów.

Ażeby sprostać tym wszelkim wymaganiom, jest obowiązkiem czynników miarodajnych i społeczeństwa okazać temu przemysłowi poparcie i ochronę.

Im mniej karoseryj czy też części karoseryjnych sprowadzimy z zagranicy, tem silniejszy stanie się u nas przemysł karoseryjny. Wzmożenie produkcji pozwoli na poczynienie dalszych inwestycyj, które w pierwszym rzędzie przyczynią się do obniżenia kosztów produkcji i w ten sposób do skutecznej rywalizacij z zagranicznemi wyrobami.

Smarowanie samochodu w zimie

Z nadejściem zimy zaczyna się epoka kłopotów dla automobilisty, jeśli, oczywiście, nie wie on, jak należy przygotować samochód na okres mrozów.

Dział Obsługi General Motors w Polsce, pragnąc zaoszczędzić właścicielom i kierowcom samochodów wielu niepotrzebnych kłopotów, opracował cztery artykuły, dotyczące konserwacji samochodów w zimie.

Artykuł niniejszy dotyczy racjonalnego smarowania samochodu w porze zimowej.

W ciągu ostatnich dwóch lat wiele marek samochodowych wprowadziło urządzenie do przewietrzania karteru silnika. Liczni właściciele samochodów nie doceniają znaczenia tego nowoczesnego udoskonalenia, jakkolwiek dla wszystkich samochodów, zwłaszcza podczas jazdy w zimie, posiada on nadzwyczaj doniosłe znaczenie.

Jednym z produktów spalania mieszaniny benzyny i powietrza — jest woda. W czasie pracy silnika przeważna jej część w postaci pary uchodzi przez rurę wydechową, pewna cząstka jednak przedostaje się mimo wszystko do karteru. W lecie, kiedy karter jest nagrzany, woda pozostaje w postaci pary i wychodzi przez rurę powietrzną karteru. W zimie natomiast, gdy silnik jest chłodny, para ta zgęszcza się i skrapla na ściankach karteru, mieszając się następnie z olejem. Obecność wody w karterze jest nader niepożądana, gdyż może ona z łatwością zamienić się w lód i zamknąć wąskie drogi oleju.

Drugiem niebezpieczeństwem dla silnika jest siarka, która może przeniknąć do karteru. Większość gatunków benzyny zawiera drobną jej ilość, pomimo że dobra destylacja zmniejsza ją do minimum. Przy spalaniu siarki wywiązuje się bezwodnik kwasu siarkowego, który, absorbując parę wodną, zamienia się w kwas siarkowy, zgubnie oddziaływujący na szlifowane stalowe części silnika, jak np. sworznie tłokowe itd. Latem silnik jest mniej narażony na niebezpieczeństwo kwasu siarkowego, gdyż para w karterze ulatnia się całkowicie przez rurę przewietrznika.

Celem usunięcia wody i siarki, w czasie, gdy są one jeszcze w postaci pary, czyli zanim zetkną się z olejem w zbiorniku, zainstalowane jest urządzenie do przewietrzania karteru. Tem niemniej dbały właściciel samochodu, niezależnie od tego, sprawdza od czasu do czasu olej w karterze, by upewnić się, czy niema tam wody. Jest to szczególnie ważne wówczas, gdy odbywa on tylko krótkie jazdy, połączone każdorazowo z zatrzymywaniem silnika i uruchamianiem go po upływie dostatecznie długiego czasu, by silnik mógł wystygnąć. Jeżeli wóz nie jest zaopatrzony w urządzenie przewietrzające karter, lub inny przyrząd, prezerwujący własności smarne oleju, zachodzi potrzeba o wiele częstszej zmiany oleju. Niemożliwe jest oznaczyć dokładnie, co ile kilometrów powinno to być uskuteczniane z powodu znacznej różnicy precyzji mechanizmu poszczególnych marek samochodowych. Jednakże jako maximum drogi, jaką można przebyć nie zmieniając oleju przy temperaturze w pobliżu zera — należy przyjąć przestrzeń 500—1000 km.

Jeżeli chodzi o olej, powinien on być zawsze najlepszej jakości, przyczem należy upewnić się, czy

jest on gatunku odpowiedniego do jazdy w zimie. Naogół można powiedzieć, że bezpieczniej jest zdecydować się na zbyt rzadki olej, aniżeli naodwrót.

Przy zbliżających się chłodach zwyczaj pamiętamy o zmianie oleju w silniku, ale zapominamy o skrzynce przekładniowej i dyferencjale. W zimie gęsty smar nie będzie dobrze spełniał swego zadania; zamiast oblewać zazębiające się powierzchnie trybów, będzie on twardniał i przestanie przenikać, dlatego też stosowanie odpowiedniego na zimę gatunku smaru jest i tutaj bardzo ważne.

W związku z używaniem do napędu silników samochodowych rozmaitego ciężaru paliwa w różnych warunkach amosferycznych, konieczna jest pewna dodatkowa regulacja karburatora dla dania silnikowi bogatszej mieszanki w chwili rozruchu, szczególnie w chłodnej porze roku. Czynność tę, popularnie zwaną u nas „zalaniem", ułatwia nam wygodnie umieszczony na desce rozdzielczej guziczek prętu dławika. Podczas chłodów, przy rozruchu, możemy pociągnąć za ten guziczek, wyciągając go na krótką chwilę do końca. Po pierwszym zaraz wybuchu silnika należy guziczek wcisnąć do pół drogi, a po chwili, gdy silnik pracuje już równo i nie zachodzi obawa, że „zgaśnie", należy bezwarunkowo guziczek wepchnąć do końca i tem samem pozostawić drogę powietrza głównego całkowicie wolną. Bogata mieszanka ułatwia wprawdzie rozruch silnika, jednak dla stałej pracy jest bardzo szkodliwa i nieekonomiczna. Będzie ona przyczyną nierównej pracy, t. zw. przerywania i, pomijając znaczne zużycie samego paliwa, będzie powodowała rozcieńczenie oleju w karterze. Dlatego też należy pamiętać o zasadzie: „Unikać zbędnego używania dławika".

Podczas chłodów, przed należytem zagrzaniem się, silnik nie może rozwijać normalnej mocy i nie powinno się od niego tego wymagać. Ale też po uruchomieniu silnika nie należy nigdy akcelerować go celem szybszego rozgrzania, a raczej dozwolić mu rozgrzać się samemu przy miernie otwartej przepustnicy powietrza. Wtedy olej z łatwością się rogrzeje i zacznie swobodnie dopływać do wszystkich trących się powierzchni. Stąd też przy ruszaniu z miejsca należy unikać gwałtownego naciskania akceleratora. W ten sposób nietylko sprzyja się powstawaniu „strzał" w karburatorze, lecz również zwiększa się ilość nierozpylonej benzyny w komorach wybuchowych silnika, a obydwa te zjawiska są bardzo niepożądane.

Należy zawsze spojrzeć na wskaźnik oleju natychmiast po rozruszeniu silnika. Jeżeli wskazówka na tarczy nie posuwa się po kilku obrotach, należy zatrzymać natychmiast silnik, gdyż oznacza to, że olej nie krąży, prawdopodobnie z powodu obecności lodu w karterze, względnie zbytniego zestalenia się oleju.

Przestrzeganie podanych w tym artykule wskazówek mu duże znaczenie. Zastosowanie się do nich będzie wystarczało do usunięcia głównych trudności, gdyż wyczerpują one w zarysie problem smarowania w zimie.

Program produkcyjny nowej fabryki w Oświęcimiu

Jak już donosiliśmy, w dniu 8 bm. dokonano poświęcenia i otwarcia w Oświęcimiu nowej fabryki maszyn i samochodów.

Z uwagi na duże znaczenie, jakie nowopowstała placówka posiada dla Województwa Krakowskiego, warto podać kilka szczegółów, odnoszących się do tej fabryki .

Jest to przedsiębiorstwo polsko-czeskie, gdyż założycielami są członkowie polskiej arystokracji i jeden z największych czeskich koncernów maszynowych „Czeskomorawska Kolben Danek“, specjalizujący się od 50 lat w budowie samochodów marki Praga i wszelkiego rodzaju maszyn.

Za siedzibę obrało sobie przedsiębiorstwo Oświęcim, gdzie zakupiono budynki dawnej fabryki maszyn rolniczych „Potęgi“.

Program produkcyjny nowej spółki akcyjnej o kapitale zakładowym 2 miljonów złotych jest bardzo szeroki, realizowany jednak będzie z biegiem czasu.

Punkt ciężkości produkcji nowego zakładu będzie leżał w wyrobie karoseryj, przyczem zostaną wykorzystane najnowsze zdobycze techniki i długoletnie doświadczenie, nabyte w fabryce Spółki Akcyjnej Czeskomorawska-Kolben-Danek w Pradze Czeskiej. W początkowej fazie projektuje się produkcję kilkuset sztuk karoseryj osobowych rocznie wyłącznie dla samochodów marki „Praga“.

Ponadto uruchomiony będzie dział wyrobu części zapasowych do samochodów „Praga“, a później i montaż kompletnych podwozi, a co najważniejsza, że w dalszym planie przewidziana jest budowa całkowitych motorów automobilowych marki „Praga“.

Oprócz tego do programu wytwórczego fabryki w Oświęcimiu należy szereg innych wyrobów maszynowych, w pierwszym rzędzie tych, które dotychczas w kraju nie są wogóle wyrabiane i wyłącznie importowane z zagranicy. Nie pozostanie to, rzecz prosta, bez wpływu na kształtowanie się naszego bilansu handlowego.

Z innych działów produkcji wymienić należy wyrób liczników elektrycznych i odlewów żelaza temperowego.

Przy wyrobie przedmiotów maszynowych nowa fabryka będzie się opierała o bogate doświadczenie Spółki Akcyjnej Czeskomorawska-Kolben-Danek w Pradze Czeskiej, zajmującej przodujące stanowisko w ciężkim przemyśle Czechosłowacji. Spółka ta zatrudnia około 15 tysięcy robotników. Skala rozpiętości jej produkcji jest istotnie imponująca. Wystarczy nadmienić, iż poza samochodami, fabryka czeskosłowacka wytwarza całą masę innych maszyn i artykułów, jako to: lokomobile, maszyny parowe i turbiny, maszyny, znajdujące zastosowanie w przemysłach: papierniczym, cukrowniczym i rafineryjnym, browarniano-gorzelniczym itd. Na czele fabryki stoją jako dyrektorzy inż. Szroubek i p. Kohaut. Na początek zatrudnia ona 100 robotników. Przy pełnem uruchomieniu znajdzie zajęcie 1 400 ludzi.

Nowe typy samochodów

NOWY MODEL SZEŚCIOCYLINDROWY FORDA.

W fabryce Forda w Detroit skonstruowany został nowy model sześciocylindrowy z napędem na przednie koła, z którym przeprowadza się obecnie próby na terenach fabrycznych. O ile nowy typ, którego litraż jest cokolwiek mniejszy niż obecnego Forda „A“, mianowicie nie dochodzi do 3 litrów, okaże się praktyczny, należy się spodziewać rychłego wprowadzenia go na rynek.

Wiadomość powyższa dowodzi, że Ford nareszcie zaczął wyrabiać samochody sześciocylindrowe, zapewne zmuszony do tego walką konkurencyjną z Chevrolet'em i Essex'em, oraz, że napęd na przednie koła, dotychczas stosowany tylko do wozów specjalnych, po raz pierwszy wprowadzony do samochodu seryjnego, obecnie znajdzie zastosowanie w produkcji masowej.

Warto przy okazji nadmienić, że Ford, który przed 2 laty w związku z przejściem do nowego typu „A“ poniósł olbrzymie straty i czasowo został zdystansowany przez General Motors Co. w r. b., znów odzyskał utracony prymat i bije rekord światowy w przemyśle samochodowym.

NOWE SAMOCHODY „FIAT“.

Jak nas informują: „Fiat“ wprowadza w bieżącym sezonie nowe ośmio-i sześcio-cylindrowe silniki, oprócz dzisiejszych modeli wozów 9 KM., 17-50 KM. i 20-70 KM.

SAMOCHODY „UNIC“ W R. 1930.

Samochody „Unic“ w r. 1930 nie ulegną najmniejszej zmianie; cztero- i ośmio-cylindrowe modele będą w najdrobniejszych szczegółach takie same, jak w roku bieżącym.

Handel i Przemysł Rowerowy
Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Rakietowe i „pneumatyczne" rowery lodowe

Obecnie mamy już zimę, z jej atrybutami — lodem i śniegiem. Chociaż trudno z całą pewnością twierdzić, że chłód potrwa przez dłuższy czas, a niebo nie poskąpi nam śniegu, należy w każdym razie do tych miłych i niemiłych niepodzianek przygotować się odpowiednio, czy możemy korzystać z roweru w zimie. Ostatecznie z większą biedą można zdecydować się na to, lecz do przyjemności jazda po śniegu w czasie większego mrozu nie należy. Pisaliśmy już o urządzeniu specjalnych płozów pod przednim kołem, nie będziemy więc o tem po raz drugi mówili, a zajmiemy się paru jeszcze ciekawemi nowinkami w tej dziedzinie, zrealizowanie których ma podobno nastąpić w obecnym sezonie zimowym.

Pierwszą z nich jest specjalny „rower" lodowy, do zapędu którego chcą użyć rakiet. Rozumie się, że nazwa rower nie jest ścisłą, gdyż z prawdziwego roweru w tej nowej maszynie pozostaje tylko rama, ster i siodełko, a reszta zostaje odpowiednio zmodyfikowana i przerobiona. „Rower" lodowy ma, jak już zaznaczyliśmy, zwykłą ramę rowerową, lecz zamiast kół, umocowuje się na końcu widełek ostre stalowe łyżwy. Tak samo zwykły napęd nożny nie może w takim rowerze działać, więc i on musi odpaść. Zamiast siły ludzkiej, tak jak w zwykłych rowerach rakietowych i rowerze lodowym stosują rakiety.

Ze względu na bezpieczeństwo jeźdźca, rakiety umocowuje się na dość mocnej stalowej płycie, którą umieszcza się przy pomocy 2 drążków w pewnej odległości za siodełkiem. Dla zapalania rakiet używa się małej elektrycznej bateryjki z odpowiednim przełącznikiem, który pozwala dowolnie zapalić jeden lub też parę ładunków równocześnie. Taki rower lodowy, dobrze zbudowany może okazać się świetnem narzędziem do jazdy „akrobacyjnej".

Ponieważ do dziś jeszcze nie umiemy budować rakiet zupełnie bezpiecznych, radzą je dla rowerów zwykłych i dla lodowych zastąpić ścieśnionem powietrzem, które znajdowałoby się w jakimś stalowym balonie. Działanie motoru ze ścieśnionem powietrzem polega na tem, że wypuszczamy przez specjalną dyszę strugę powietrza, które wylatując z wielką szybkością odpycha w odwrotną stronę dyszę oraz przedmiot, do którego ta ostatnia została przymocowana. Taki właśnie typ „roweru" lodowego z motorem powietrznym szczególnie poleca się ze względu na swój nieznaczny koszt oraz prawie zupełne bezpieczeństwo jadącego. Może i u nas ktoś więcej energiczny zechciałby się zająć podobnemi próbami, aby znów zagranica nas nie ubiegła.

L. K.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZECKIEGO.

Wskazówki racjonalnego oświetlania okna wystawowego

Stowarz. „Organizacja Gospodarki Świetlnej" wydało następujące wskazówki co do racjonalnego oświetlenia okna wystawowego:

1. Okno wystawowe powinno być dostatecznie jasno oświetlone;
2. oświetlenie okna wystawowego nie powinno być rażące.
   Źródła światła, a więc żarówki i ich oprawy, winny być niewidoczne;
3. rozkład światła winien być prawidłowy i możliwie zbliżony do światła dziennego;
4. w celu zwiększenia efektu świetlnego należy dążyć do osiągnięcia możliwie silnego kontrastu między oświetleniem okna wystawowego a jego zewnętrznem obramowaniem;
5. Należy ze względów oświetleniowych, o ile możności, unikać umieszczenia w oknach wystawowych luster, zwłaszcza na bocznych ściankach; lustra odbijają sylwetki żarówek i widok ciemnej ulicy. Z tych powodów żarówki stają się widoczne w lustrach, wystawa zaś widziana z zewnątrz, z boku wydaje się ciemną.

Do oświetlenia okien wystawowych nadaje się zarówno światło skupione (zapomocą odpowiednich reflektorów) jak i rozproszone (zapomocą odpowiednich szkieł).

Światłem skupionem należy oświetlać towary, wymagające uwydatnienia kształtów. Nadaje się ono do oświetlenia rzeźb, robót ręcznych, biżuterji, naczyń srebrnych, obuwia itp. przedmiotów, których kształt musi być podkreślony, oraz materjałów błyszczących, jak jedwabie, zefiry, satyny.

Światłem rozproszonem (które w mniejszem stopniu uwydatnia kontury i nie rzuca cieni), należy oświetlać materjały konfekcyjne, wełniane, pluszowe, atłasowe, futra itp.

Materjały barwne od najjaśniejszych aż do bronzowych, można oświetlać zwykłemi żarówkami.

Materjały zaś ciemniejsze oraz wielobarwne, należy oświetlać światłem mieszanem: ze żarówek zwykłych i t. zw. dziennych.

Oprócz tego dla wydobycia większych efektów, można stosować specjalne prożektory ze szkłami kolorowemi.

Stowarzyszenie chętnie udziela interesującym się tą dziedziną bliższych wskazówek bezpłatnie w biurze w Warszawie, przy Al. Jerozolimskie 16, m. 6.

Kronika elektrotechniczna

„ELEKTROBUDOWA" W POLSCE.

Firma ta zawiadamia nas, że kapitał akcyjny ze zł 50.000 został podwyższony do sumy zł 125.000, przez wypuszczenie trzeciej emisji akcyj, co zostało ogłoszone w numerze 203 „Monitora Polskiego" z dn. 4. września rb.

„ELEKTROMIEDŹ" W POLSCE.

Powstała nowa Spółka Akcyjna „Elektromiedź" S. A. Wyrobów Metalowych z siedzibą w Warszawie. Kapitał zakład. zł 250.000. Założyciele: „Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze", S. A. Jan Kroeger i Antoni Kamieński. Akt notarjalny zeznany przed notarjuszem Szymonem Landau dnia 26 kwietnia 1929 r.

ROZWÓJ ELEKTROTECHNIKI W AMERYCE.

Stany Zjednoczone posiadają obecnie elektryczny system ogrzewania i elektryczne lodownie. Elektryczność wogóle stała się w Stanach Zjednoczonych artykułem powszechnego użytku. Już nietylko w miastach, ale i na wsi trudno, dziś znaleźć dom, któryby miał inne, niż elektryczne oświetlenie i w którym nie używanoby przy gospodarstwie domowem elektryczności w postaci kuchenek, zmywalek, zamiataczek i t. p.

Określenie najkrótszej fali radjowej

Badania nad granicą fal krótkich. — Od czego zależne są ultrakrótkie fale. — Doświadczenia Englunda i jego odkrycie.

Jak już donieśliśmy przystąpił ostatnio Instytut Radjotechniczny w Polsce do wykonania punktu umowy Waszyngtońskiej o stacjach kontroli krótkich fal radjofonicznych i radjotelegraficznych.

Celem wyjaśnienia należy zaznaczyć, że w ostatnich czasach wzmogło się zainteresowanie świata radjowego nad badaniem krótkich fal t. j. poniżej 100 mtr. długości, co odpowiada częstotliwości przeszło 3 miljonów drgań na sekundę.

W laboratorjach radjowych każdego prawie kraju niestrudzenie pracowano nad tem, aby oznaczyć ostateczną granicę fal krótkich, wytwarzanych przy pomocy nadawczych lamp katodowych. Jak się dowiadujemy, udało się panu C. R. Englund'owi z New Yorku nietylko oznaczyć największą pojemność własną lampy katodowej, lecz także stwierdzić, że na fali 3, 5, do 4 metrów jest możliwa komunikacja na odległość przeszło 300 km. Przy wytwarzaniu drgań elektrycznych o bardzo wielkiej częstotliwości nasuwa się bardzo wiele trudności, dlatego potrzebował Mr. Englund przeszło jeden rok czasu na usunięcie wszystkich tych przeszkód. Wiadomo, że częstotliwość wytwarzanych drgań zależy od wielkości samoindukcji i pojemności obwodu. Im mniejsza samoindukcja i pojemność, tem większa jest częstotliwość drgań. I tutaj spotykamy się z trudnością. Nie możemy mianowicie nieskończenie zmniejszać obydwóch tych wielkości. Nawet kawałek prostego drutu posiada, chociaż małą, jednak pewną samoindukcję, a pomiędzy elektrodami lampy katodowej istnieje, jak wiadomo, dość znaczna pojemność. Przy doświadczeniach nad otrzymaniem najkrótszej fali, dojdziemy wreszcie do pewnego okresu, który wyznaczają: pojemność wewnętrzna lampy i samoindukcja przewodów dołączonego obwodu.

Jak powszechnie wiadomo, odpowiada fala dwumetrowa częstotliwości 150 miljonów drgań na sekundę. Aby otrzymać odbiór heterodynowy, około 1 000 drgań na sekundę, musimy wytworzyć falę pomocniczą, która o tę właśnie ilość drgań różnić się będzie od fali odbieranej To znaczy jednak, że fala wytwarzana przez lampę odbiorczą musi posiadać taką samą stabilizację, żeby wahania tej fali nie przekroczyły $^{1}/_{15\,000}$ części drgań zasadniczych. Taka stabilizacja jest w praktyce dotychczas niemożliwa. Żeby umożliwić odbiór tak krótkich fal przy pomocy autodyny z reakcją, musiał Mr. Englund zwiększyć długość fali z 2 m. na przeszło 3 m. Faktycznie, po długich doświadczeniach było możliwem na fali, 3,7 m. przy użyciu najprostszych odbiorników utrzymać stałą komunikację. Udoskonalając jednak nadajnik jak i odbiornik, możliwem jest skrócić falę do 3 mtr. Należy jednak pamiętać o tem, że ta fala odpowiada częstotliwości 100 razy większej od fali radjofonicznej. Dlatego można ją uważać dotychczas za najkrótszą falę nadającą się do praktycznego zastosowania.

Rozwój radjostacyj w Polsce

Największa Radjostacja w Warszawie. — Radjostacje we Lwowie, Wilnie i Łodzi. — Duże grupy przeszkód radjowych. — Tłumienie echa w salach nadawczych. — Współpraca czynników technicznych i artystycznych.

Jak już donieśliśmy w jednym z uprzednich numerów naszego Wydawnictwa, przystąpiło „Polskie Radjo" do budowy pod Warszawą największej i najgłośniejszej stacji radjowej na świecie o sile nadawczej 120 kilowatów Równocześnie przystąpiło „Polskie Radjo" do budowy radjostacji we Lwowie, Wilnie i Łodzi.

W związku z postanowionym rozwojem radjofonji polskiej, słychać równocześnie o projektowanych udoskonaleniach technicznych, które przyczynić się mają do ulepszania audycyj radjostacyj polskich.

Szczegóły tych zamierzeń podaje na łamach „Kurj. Warsz." dyrektor techniczny „Polskiego Radja" inż. Władysław Heller.

Mimo olbrzymi i nigdy nie ustający rozwój radjotechniki — oświadczył p. inż. Heller — my, technicy, zdajemy sobie sprawę z tego, że przekazywanie dźwięków przez radjo nie jest jeszcze idealne.

To znaczy, że dźwięki, dobywające się z głośnika nie są jeszcze najzupełniej wiernem odbiciem dźwięków, przenikających do mikrofonu. Przeszkody, dzielące nas od ideału uporządkować można w dwu grupach. Do pierwszej należą niedoskonałości w technice przyjmowania (mikrofon), przekazywania (aparatura nadawcza) i oddawania (odbiornik) dźwięku: drugą grupę stanowią niedoskonałości nadawania, natury ściśle artystycznej.

Co się tyczy techniki, to sprawa ta jest o tyle skomplikowana, że gdybyśmy nawet posiadali przyrządy techniczne idealne w znaczeniu technicznem, to pozostaje jeszcze różnica pomiędzy technicznem a fizjologicznem ujęciem dźwięku, gdyż mikrofon nigdy nie zdoła w ten sam sposób reagować, jak ucho. Przeprowadźmy porównanie pomiędzy aparatem fotograficznym a naszem okiem. Aparat, nastawiony na ostrość na trzy metry, powtarza wyraźnie tylko obraz przedmiotu, ustawionego ściśle w tej odległości. Jest to doskonałość techniczna, lecz oko przewyższa aparat tem, że przedstawia swą ostrość automatycznie na najróżniejsze odległości. Podobnie rzecz się ma z mikrofonem i z uchem. Mikrofon, nastawiony na odbieranie cichej rozmowy, nie powtórzy równocześnie w sposób wierny odgłosu strzału armatniego, gdyż będzie to dlań zbyt wielka różnica w natężeniu dźwięku, podczas gdy zdrowe subtelne ucho chwyci jasno i jedno i drugie zjawisko.

Weźmy teraz inny przykład. Mikrofon, jako czuły przyrząd mechaniczny, chwyta wszelkie dźwięki, jakie doń przenikają w danej chwili, a więc głos i pogłos, odbity od ścian studja, podczas gdy ucho potrafi na taki pogłos niejako „nie zwracać uwagi", wychwytując interesujący je dźwięk. Tem się też tłumaczy konieczność tłumienia echa (pogłosu) w salach nadawczych przez używanie kotar, dywanów i t. p.

Niezmiernie ważną dla osiągnięcia właściwego efektu artystycznego w radjofonji jest kwestja intensywności dźwięku. Śpiewacy naprzykład, kształceni z myślą o występach publicznych w salach koncertowych, przywykli do wykazywania się pewną siłą głosu, która przed mikrofonem jest zupełnie zbyteczna. Technika radjowa, posiadając nieograniczoną możność sztucznego wzmagania lub osłabiania dźwięku, interesuje się jedynie jego barwą, a zważyć trzeba, że przy wszelkich fortissimach głosowych zmienią się nietylko intensywność, ale i barwa głosu ulega zniekształceniu.

W obecnym stanie rozwoju radjofonji nie posiadamy jeszcze sprzętu zupełnie idealnego, to też do wymienionych

wyżej słabych stron dołączają się i inne. Doskonałość polegałaby na możności oddania wszystkich frekwencyj głosowych w sposób zupełnie wierny i równomierny, co stanowi o zachowaniu zupełnem barwy głosu.

Wiemy o tem, że istnieją instrumenty „radjofoniczne" i „nieradjofoniczne", że ton „C", nadany na klarecie, wypada inaczej, niż ten sam zasadniczy ton „C", nadany na puzonie. Okazuje się, że mikrofon lepiej reaguje na barwę tonu „C" klarnetowego, niż na barwę tego samego tonu „C" puzonowego. Przyczyną tego jest właśnie nierównomierność reakcji mikrofonu na dane cechy głosu.

Im bardziej skomplikowaną charakterystykę posiada dźwięk, tem jest trudniejszy do oddania. Dźwięki niemuzyczne, zdawałoby się, najprostsze, jak stukanie, turkot, odgłos kroków, są tak skomplikowane, że oddanie ich wierne w mikrofonie napotyka na wielkie trudności.

Aby tego rodzaju trudności pokonać, technika radjowa posługuje się szeregiem wybiegów, trickków technicznych, uzupełniając w ten sposób pracę działu artystycznego. W jednem z ostatnich słuchowisk („Pretendenci do tronu" Ibsena) użyto więc do nadawania dwóch studjów równocześnie. W jednem rozgrywały się sceny zbiorowe, hałasy, odgłosy bitwy, muzyka; w drugiem zaś djalogi. Dźwięki, napływające z obu studjów, nakładano na siebie technicznie, wzmacniając lub osłabiając, w miarę potrzeby, te lub tamte, i osiągając, dzięki temu, pożądany efekt artystyczny — uniknięto stłumienia głosu solistów przez pogłos tłumu, zamazywania djalogu przez gwar i t. p.

Jak więc widzimy, w dziedzinie radjofonji czynnik artystyczny i techniczny wymagają tak ścisłej wzajemnej współpracy, takiego uzupełniania się, by granica między wpływami obu czynników na ostateczny wynik artystyczny stała się niedostrzegalną dla słuchacza. Część tego współdziałania technicznego spada też na barki radjosłuchacza. Tak samo, jak właściciel samochodu zżyć się musi ze swoją maszyną, aby mieć z niej maksimum pożytku i zadowolenia, tak też i właściciel, skądinąd niezmiernie prostego i nieskomplikowanego odbiornika, zżyć się musi ze swoim aparatem, poznać dokładnie jego właściwości, aby móc osiągnąć zadowolenie z odbieranych audycyj.

W niedługim już czasie — dodał nakoniec dyr. Heller — Warszawa posiadać będzie dwie stacje nadawcze o różnej długości fal. Dla radjosłuchaczy będzie to inowacją bardzo cenną, gdyż w każdej chwili będą mogli wybierać z dwu równoległych a różnych programów to, co ich bardziej interesuje.

Kronika radjowa

TRANSATLANTYCKA STACJA RADJOWA.

Obok niemieckiego, hiszpańskiego i argentyńskiego transatlantyckich towarzystw radjowych, powstaje obecnie również Chilijskie Transatlantyckie Towarzystwo Radjowe, które podjęło bezpośrednią komunikację radjową z Europą. Zarówno to towarzystwo, jak i Brazylijskie Towarzystwo Radjowe powstaje przy bezpośrednim, lub pośrednim udziale zakładów Telefunken. Siedzibą „Trans radia Chilena" jest stolica kraju Santiago de Chile, gdzie w dzielnicy bankowej mieszczą się biura nowego towarzystwa. Stacja dla Santiago urządzona jest w Valparaiso.

TAJEMNICE ROZMÓW RADJOWYCH.

W laboratorjum towarzystwa General Electric Co. w New Yorku czyni się obecnie bardzo ciekawe doświadczenia. Stwierdzono, że głos i obraz danej osoby będącej w ruchu, można przenosić równocześnie, i to na znaczne nawet odległości, przy pomocy promieni ultrafioletowych. Próby te prowadzone były na odległość 40 kilometrów, ale wkrótce będzie można prawdopodobnie na każdej wysokiej wieży ustawić aparaturę nadawczą i telewizyjną, posługując się tylko promieniami ultrafioletowemi. System ten daje się również wyzyskać do tajnej telewizji z dużym nawet sukcesem. Dwie stacje mogą z sobą rozmawiać dzień i noc tak, że trzecia stacja nic a nic z tego podsłuchać nie może.

JEDNOCZESNE NADAWANIE Z DWÓCH STACYJ RADJOWYCH W WARSZAWIE.

Polskie Radjo przystępuje do budowy w Warszawie jeszcze jednej stacji nadawczej o mniejszej fali, z której również nadawane będą programy radjowe. Obie stacje czynne będą równocześnie, przyczem dotychczasowa będzie przeznaczona wyłącznie dla programów poważnych z uwzględnieniem działu odczytowego dla miasta i wsi, stacja druga nadawać będzie odczyty ogólno-kształcące, lekką muzykę, imprezy rozrywkowe i t. d.

TELEWIZJA W ANGLJI.

British Broadcast Corporation rozpoczyna próbne nadawanie telewizji według systemu Baird'a, które mają na celu dalsze rozwiązanie tego ciekawego problemu. Próby odbywają się codziennie, wyłączając niedziele i soboty po godzinie 11 poza normalnym programem.

POWIĘKSZENIE KAPITAŁU ZAKŁADOWEGO.

Fabryka Kabli Spółka Akcyjna w Krakowie uzyskała pozwolenie na podwyższenie kapitału zakładowego o 5.000.000 zł, t. j. do zł 10.000.000, — drogą II Emisji 100.000 szt. nowych akcyj na okaziciela.

NOWE WYDAWNICTWA

„TYDZIEŃ RADJOWY" NR. 52.

Ukazał się najnowszy numer „Tygodnia Radjowego" i zawiera następujące artykuły: Najmłodszym radjosłuchaczom; Mistrz amerykańskich speakerów daje dobre rady; „Jutro" — wiersz pióra Witolda Zechentera; Sygnał, który świat w zdumienie wprowadził; Na falach polskich; Wzmacnianie lampą ekranową; Super T. R. 5 (odbiornik 5-lampowy o wielkich zaletach); Porady techniczne; Witolda Zechentera: Pod moim kątem widzenia; Kronika radjowa; Komunikaty i dział rozrywek umysłowych.

Numer zdobią liczne ilustracje. Cena pojedyńczego zeszytu 85 groszy. Abonament miesięczny zł 2.50. Adres Redakcji i Administracji: Poznań, plac Wolności 11. Czytajcie, abonujcie i rozpowszechniajcie „Tydzień Radjowy".

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Apel do krajowych fabryk maszyn rolniczych

Fabryki krajowe upraszamy, aby nam donosiły o wszystkich nowościach w zakresie ich produkcji. Chętnie stawiamy łamy nasze bezinteresownie do usług przemysłu krajowego. Przy tej sposobności musimy podnieść ten smutny fakt, że podczas gdy zagraniczne firmy bardzo skwapliwie korzystają z reklamy w naszem piśmie i często donoszą nam o ostatnich zdobyczach w fabrykacji maszyn rolniczych, to nasz przemysł krajowy nie ma w tym względzie — zdawałoby się — nic do powiedzenia, a przecież wiadomo, że i u nas ta gałąź przemysłu stale się podnosi i wypuszcza na rynek coraz nowe wyroby lub też ulepsza dotychczasowe. W interesie rozwoju przemysłu krajowego prosimy fabryki krajowe, by o wszystkich swoich nowościach nas w pierwszym rzędzie informowały.

WYDAWN. „RYNKU METALOWEGO I MASZYNOWEGO".

Traktor rolniczy „Grossbulldog"

Niewątpliwie każdy ostrożny i rachunkowy rolnik lub przemysłowiec, po uważnem przejrzeniu opisu całego szeregu traktorów, spotka się z największemi trudnościami przy ustaleniu właściwego wyboru odpowiedniej dla jego potrzeb maszyny, gdy nie weźmie pod uwagę następujących elementarnych zasad tego wyboru, które stanowią o niezawodności pracy traktora w naszych warunkach, a mianowicie:

1. Najdalej posunięta prostota konstrukcji traktora z możliwem pominięciem wszelkich o skomplikowanem działaniu przyrządów i aparatów, wrażliwych z natury rzeczy na uszkodzenie, kłopotliwych w regulowaniu i trudnych do reperacji na miejscu.

2. Istotna uniwersalność zastosowania traktora.

3. Najbardziej celowe przystosowanie maszyny do pędzenia jej najtańszem paliwem, jakiem jest w naszych warunkach obecnie olej gazowy (ropa).

4. Możliwość należytej obsługi maszyn przez niewykwalifikowany personel miejscowy.

5. Absolutna gwarancja opieki nad maszyną, zapewniona nie w reklamach, a w rzeczywistości przez istniejącą w kraju, dobrze zaprowadzoną reprezentację danej marki. Opieka ta polegać winna na terminowej dostawie wszelkich bez wyjątku części zamiennych i przyrządów pomocniczych; na przyjazdach inżynierów i monterów niezwłocznie na pierwsze wezwanie; oraz na perjodycznych objazdach personelu firmy dla udzielenia wskazówek racjonalnej eksploatacji maszyn.

Wszystkim powyższym wymogom odpowiadają traktory „Grossbuldog".

Zbudowane są one podług nowoczesnych metod amerykańskiej produkcji, zachowując jednak typ konstrukcji bardziej dostosowany do warunków europejskich, zwłaszcza gdy chodzi o użytkowanie traktora w rolnictwie przeważnie nieobeznanego z pracą skomplikowanych maszyn.

Szczególną cechą tego traktora jest jednocylindrowy silnik, dwutaktowy o kuli żarowej z równoległe do osi umieszczonym wałem korbowym i przekładnią trybową, składającą się wyłącznie z czołowych kół zębatych, pracujących na kulkowych łożyskach. Jest to wynikiem zachowania najdalszej prostoty konstrukcji, oraz uproszczenia do maksymum obsługi maszyny. Uruchomienie maszyny uskutecznia się zapomocą podegrzania kuli żarowej lampą benzynową, albo też rozrusznikiem elekrycznym, co wbrew mniemaniu niektórych osób jest bardzo łatwe, nieskomplikowane i trwa zaledwie od 3 do 7 minut, zależnie od pogody. Przytem zaznaczyć należy, że czas zużyty na podegrzanie kuli, nie można uważać za stracony, gdyż kierowca traktora zazwyczaj wyzyskuje czas ten na dokładne obejrzenie i nasmarowanie maszyny.

Całość maszyny poza tem szczelnie jest osłonięta nazewnątrz i zmontowana jakby w jednym bloku eżliwnym, który spoczywa na trzech punktach: dwa — oś tylna, jeden oś przednia. Wskutek tego maszyna jest absolutnie zabezpieczona od kurzu, brudu itd., posiada bardzo harmonijne kształty, co również przyczynia się do wysoce celowego rozłożenia ciężaru traktora na przednią i tylną oś. Środkowy punkt ciężkości maszyny w porównaniu do innych maszyn tego rodzaju jest umieszczony bardzo nisko, co daje możność zupełnie bezpiecznej pracy traktorem po rozmaitych nierównościach i znacznych spadkach terenu.

Ponieważ korpus żeliwny traktora służy jednocześnie za ramę, przeto dopasowanie wzajemne pracujących części nie ulega z biegiem czasu żadnym szkodliwym deformacjom.

Wyrób typowego dla ropy — najprostszego silnika daje wszelką gwarancję niezawodności działania i niezaprzeczalnej łatwości obsługi. Wymagane bowiem oczyszczanie silnika po skończonej pracy bynajmniej nie jest kłopotliwe, jak to się daje zauważyć w silnikach czterotaktowych. Zużycie paliwa jest również minimalne.

Bez większych i kosztownych zmian silnik Grossbulldoga może być przystosowany na pędzenie spirytusem.

Traktory Grossbulldog zaliczają się do najbardziej rozpowszechnionych w Polsce ciągówek, gdzie zjednały sobie licznych zwolenników i już po kilkuletniem doświadczeniu zdobyły miano niezawodnych i praktycznych w użyciu, oraz maszyn, pod każdym względem pożytecznych w gospodarstwie czy przemyśle.

Wymownem świadectwem tak pochlebnej reputacji jest obecny stan faktycznie czynnych Grossbulldogów na terenie państwa. Liczba ich w chwili obecnej przekroczyła już cyfrę 557 sztuk.

Szerokie rozpowszechnienie traktorów Grossbulldog zawdzięczać również należy zastosowaniu powyższych maszyn do najrozmaitszych warunków i celów. Ułatwiona zamiana wszelkiego typu kół z rozmaitem uzbrojeniem ich, zależnie od lokalnych warunków, nie wyłączając nawet możności przekształcenia maszyn w półczołg, przyczynia się do wszechstronnego wykorzystania traktora.

Traktory Grossbulldog wykonywane są w Zakładach Fabrycznych Tow. Akc. H. Lanz w Mannheim. Wytwórnia ta egzystuje od 1859 r., jest dobrze znaną naszemu rolnictwu z wielu wyrobów swoich, jak z całego szeregu wszechświatowej sławy młocarń itp. maszyn, zaś przemysłowi naszemu — z trwałych i oszczędnościowych lokomobil parowych. Zasadniczą cechą tych wyrobów jest solidna i staranna, a przedewszystkiem opracowana dokładnie w najmniejszych szczegółach konstrukcja maszyny, zmierzająca do nadania jej praktycznych wartości użytkowania. Dlatego też, gdzie tylko wyroby Lanza staną do współzawodnictwa z innemi, najczęściej są one tam wyróżniane.

Charakterystyka techniczna:

Silnik jest leżący, 1-cylindrowy, 2-taktowy na ciężkie paliwo, o mocy 30 KM. i 500 obrotach na minutę. Zapłon zapomocą kuli żarowej lub elektryczności.

Cylinder silnika 225 mm. jest wymienny i posiada poza tem znacznej grubości ścianki, umożliwiające przetoczenie tegoż w razie potrzeby na dalsze 5 mm. Przetaczanie cylindra uskutecznia się bez znacznych kosztów na miejscu pracy maszyny. Skok tłoka — 260 mm.

Chłodzenie odbywa się syst. termosyfonowym o dwustronnnej chłodnicy znacznej pojemności; studzenie chłodnicy odbywa się przy pomocy wentytora. Dlatego też nawet przy długotrwałej pracy w upalne dnie — dolewanie wody nie jest wymagane.

Filtr powietrza jest o podwójnem działaniu. Zastosowanie nowoczesnego, kombinowanego filtra centryfugowego, gwarantuje w zupełności skuteczne oczyszczanie wchłanianego powietrza, a tem samem stwarza doskonałą ochronę cylindra i tłoka. Wszelkie bowiem najdrobniejsze zanieczyszczenia zatrzymywane są w filtrze na kokosowych włóknach, nasyconych olejem.

Pompka paliwa jest zupełnie szczelnie osłonięta od zewnątrz, wobec czego przewody paliwa również zabezpieczone są od zanieczyszczenia. Oliwienie centralne pod ciśnieniem z obiegiem okrężnym i dopływem świeżej oliwy, co powoduje minimalny jej rozchód, a w związku z tem wydech maszyny jest bezdymny. Poza tem zbiorniki oliwy posiadają pojemność, wystarczającą na całodzienną pracę maszyny, co usuwa konieczność dolewania oliwy w niepożądanych warunkach.

Wyłączanie sprzęgła uskutecznia się pedałem nożnym. Oprócz 2 hamulców (jeden nożny — jeden ręczny), działających na przekładnię biegową, traktor wyposażony jest w specjalny hamulec sprzęgła. Zapomocą nacisku hamulca nożnego wyłącza się automatycznie sprzęgło.

W razie nagłego nadmiernego obciążenia maszyny zastosowano specjalny bezpiecznik sprzęgła, wyłączający automatycznie przenoszenie siły zapędowej z motoru na skrzynkę biegów, co zabezpiecza całkowicie maszynę przed nieostrożnością lub niewprawnością kierowcy.

Przekładnia biegów pod każdym względem jest doskonale pomyślana, gdyż wykonana jest na wzór samochodowej typu kulistego. Posiada 3 biegi wprzód i jeden wstecz.

Symetryczna budowa kół zębatych w przekładni trybowej daje możność odwrócenia tych kół w przeciwną stronę po jednostronnem ich użyciu, podwajając tem samem żywotność kół zębatych w dwójnasób.

Hak pociągowy o działaniu sprężynującem daje się nastawiać dowolnie w kierunku poziomym oraz pionowym, co w znacznej mierze ułatwia należyte dostosowanie punktu zaczepienia do rozmaitych przyczepek, stwarzając zgodną pracę zespołu.

Ważniejsze dane techniczne są następujące:

Pojemność zbiornika paliwa	60 ltr.
Pojemność zbiorników oliwy	5,0 ltr.
Pojemność chłodnicy	60 ltr.
Zużycie paliwa	¼ kg. na k/godz.
Zużycie oliwy	8—10 gr. na k/godz.
Koło parowe o wymiarze	684×170 (500 obr. n/min.)

	w wyposażeniu rolniczem	w wyposażeniu drogowem
Obciążenie przedniej osi	1 150 kg.	1 220 kg.
Obciążenie tylnej osi	1 150 kg.	2 165 kg.
Wymiar zewnętrzny długości	3 030 mm.	2 750 mm.
Wymiar zewnętrzny szerokości	1 945 mm.	1 945 mm.
Wymiar zewnętrzny wysokości	2 335 mm.	2 220 mm.
Rozstawienie osi	1 865 mm.	1 865 mm.
Wysokość najniższego punktu traktora nad ziemią	320 mm.	200 mm.
Wymiary kół przednich	1 050/160 mm.	770×135 mm.
Wymiary kół tylnych	1 390/300 mm.	1 060×300 mm.
Rozstawienie kół przednich (od środka obręczy)	1 485 mm.	1 420 mm.
Rozstawienie kół tylnych (od środka obręczy)	1 380 mm.	1 355 mm.
Szybkość na I biegu	3,2 km.	5 km.
Szybkość na II biegu	4,2 km.	11 km.
Szybkość na III biegu	5,8 km.	14,8 km.
Wsteczny bieg	3,4 km.	5,4 km.
Waga traktora w normalnem wyposażeniu	2 650 kg.	3 385 kg.

W ciągu 10 godzin pracy traktor rolniczy wykonuje następujące roboty:

Orka na głęb. 14—17 cm. na glebie średnio-ciężkiej (4 skib. pług 105 mm. szer. rob.)	4,05—5 ha.
Orka na głęb. 18—25 cm. na glebie średnio-ciężkiej (3 skib. pług 85 mm. szer. rob.)	3,25—3,65 ha.
Orka na głęb. 25—30 cm. na glebie średnio-ciężkiej (2 skib. pług 56 mm. szer. rob.)	2,25—2,75 ha.
Podorywka na glebie średnio-ciężkiej (5 skib. pług 120 mm. szer. rob.)	6,00—7,00 ha.
Talerzowanie broną na glebie średnio-ciężkiej 250 mm. szer rob.	11,00—1,00 ha.
Kultywatorowanie na glebie średnio-ciężkiej 230 mm. szer. rob.	8,05—11 ha.

Wyłączne przedstawicielstwo tych traktorów posiada w Polsce H. Mühsam, Sp. Akc., Włocławek.

(„Maszyny Rolnicze".)

Nowy typ traktora rolniczego w Szwecji

W prasie niemieckiej znajdujemy wiadomość, iż znana szwedzka fabryka „Aktiebogalet Nydquist & Holm" w Trollhötta skonstruowała ostatnio nowy typ traktora rolniczego. Według prasy, nowy traktor ma odznaczać się dużą lekkością i stosunkowo niską ceną, co daje mu gwarancję, iż będzie mógł konkurować z wszystkiemi traktorami innych typów.

Fachowcy, którzy tę wiadomość podali w prasie, omawiając specjalne właściwości tego traktora, wyrażają przypuszczenie, że traktor ten znajdzie chętnych nabywców w Ameryce, w Rumunji i zwłaszcza w Polsce.

III. Zjazd Przemysłowców Budowlanych Rzeczypospolitej Polskiej

Odezwa*)

Polski przemysł budowlany dwukrotnie odbywał swe zjazdy. Pierwszy z nich zorganizowany był w zaraniu niepodległości — w 1917 roku, pod hasłem obliczenia szeregów przemysłu naszego i zrzeszenia się rozproszonych, aby „wspólnemi siłami i wspólnem wytężeniem mózgów naszych opracować plan dla przyszłej działalności, który pozwoliłby dojść do celu najbliższą drogą".

Charakter drugiego Zjazdu, odbytego w marcu 1922 roku, a więc już po odzyskaniu niepodległości, był odmienny. Zjazd ten wysunął na czoło obrad sprawy i cele ściśle organizacyjne i zawodowe, jak: organizacja społeczno-zawodowa przemysłu, ustawodawstwo budowlane, odbudowa kraju, sprawa robotnicza i kredyt budowlany.

Oba Zjazdy były, mimo trudne warunki ówczesnych, niezwykle liczne i dowiodły, że przemysł budowlany zdaje sobie sprawę z oczekujących go zadań społecznych, gospodarczych i organizacyjnych, że wreszcie jest do rozwiązania tych zadań przygotowany.

Upłynęło od tej chwili lat siedem, w ciągu których zaszły zmiany zasadnicze zarówno w wewnętrznem życiu gospodarczem Polski, jak w jej położeniu w ogólnem gospodarstwie światowem. Stają przed nami nowe zagadnienia niezwykle wielkie i skomplikowane, od których rozstrzygnięcia zależeć będzie miejsce Polski w kompleksie wielkich mocarstw świata.

Ten stan rzeczy wymaga, by polski przemysł budowlany, narówni z innemi dziedzinami życia gospodarczego, zdał sobie sprawę z sytuacji oraz rozważył starannie i drobiazgowo zagadnienia przed nim stojące. Jest to tem bardziej ważne i konieczne, że położenie naszej gałęzi wytwórczości jest wysoce niekorzystne, a tem samem wymaga szybkich decyzyj i natychmiastowych środków zaradczych, celem znalezienia drogi wyjścia z kryzysu oraz wytknięcia dróg postępu i prosperacji.

Uznając dojrzałą i istotną potrzebę porozumienia się zorganizowanego przemysłu budowlanego, obejmującego wszystkie rodzaje robót inżynieryjno-budowlanych oraz wszystkich instytucyj i osób, interesujących się sprawami przytoczonemi poniżej, Komitet Wykonawczy II Zjazdu Przemysłowców Budowlanych, jako Komitet Organizacyjny, i Zarząd Stowarzyszenia Zawodowego Przemysłowców Budowlanych R. P., jako jego organ wykonawczy, zwołują na dzień 8, 9 i 10-go marca 1930 roku

III Zjazd Przemysłowców Budowlanych Rzeczypospolitej Polskiej.

Na pierwszy plan problematów gospodarczych chwili bieżącej wysuwa się sprawa odbudowy kraju i walki z głodem mieszkaniowym — zagadnienia, które dotychczas rozwiązania nie znalazły, a których rozstrzygnięcie jest nieodzownym warunkiem pomyślnego rozwoju życia gospodarczego i społecznego. Dlatego też na porządku obrad stawiamy sprawę:

Realnego programu budownictwa mieszkaniowego w Polsce.

Ściśle związany z realizacją tego programu i rozwojem przemysłu budowlanego na nowoczesnych podstawach jest następny punkt obrad Zjazdu:

Wychodząc z założenia, że jedynie łączne i harmonijne współdziałanie doprowadza do owocnych rezultatów, wnosimy również pod rozwagę Zjazdu zagadnienie:

Przemysł budowlany, — jako czynnik ogólno-gospodarczy.

W dziale tym zwrócić musimy uwagę na stosunek Państwa do przemysłu budowlanego z punktu widzenia ogólnej polityki gospodarczej i przemysłowej. Winniśmy zanalizować również stosunek Rządu, jako największego zleceniodawcy robót budowlanych, do naszego przemysłu. I tu dochodzimy do największej bolączki naszej, sprecyzowanej, jako osobny punkt obrad:

Zlecanie robót budowlanych.

Rozwój stosunków gospodarczych i konieczność należytego wywiązywania się z zadań społeczno-zawodowych stawiają przed nami, jako warunek powodzenia należytą

organizację społeczno-zawodową przemysłu budowlanego.

Zagadnienie to ujmujemy, jako osobny wielki dział obrad Zjazdu.

Zwracamy się niniejszem do wszystkich organizacyj i osób, interesujących się zawodowo bądź społecznie tematami, podanemi powyżej i rozwiniętemi w załączonych „Wytycznych tematach referatów i obrad Zjazdu" o zgłaszanie: do dnia 6 stycznia 1930 r. tytułem referatów; do dnia zaś 20 stycznia 1930 r. gotowych referatów i wniosków.

Sądzimy, że polska myśl ekonomiczna i techniczna, z uwagi na żywotność tematów Zjazdu, da wyczerpującą odpowiedź na nasze wezwanie.

Wzywamy również wszystkich tych, którym sprawy budownictwa polskiego w najszerszem tego słowa znaczeniu oraz przemysłu budowlanego leżą na sercu, by zechcieli licznie wziąć udział w Zjeździe, komunikując o tem zawczasu przez nadesłanie deklaracji uczestnictwa.

Komitet organizacyjny III Zjazdu Przemysłowców Budowlanych R. P.

*) Odezwa ta zamieszczona została w nr. 293 „Gazety Handlowej".

Największe budowle świata

TUNEL SIMPLON.

Największem przedsięwzięciem wiertniczem, jakiego dokonano od najdawniejszych czasów, jest bezwątpienia tunel Simplon, łączący Szwajcarję z Włochami przez Alpy.

Najdłuższy ten tunel świata budowano półsiódma roku — skończono go w roku 1905.

Tunel ten, mający 20 klm. długości, składa się z dwóch równoległych korytarzów o szerokości 5 metrów, przyczem odległość między ich osiami wynosi 17 metr. Leży trochę wyżej niż 600 metrów nad poziomem morza i na 1 500 do 2 130 metrów od szczytu góry, pod którą przechodzi. Przy każdym końcu znajduje się lekki zakręt. Cały szlak w prostej linji bez zakrętów wynosi 19,6 kilometrów. Oba korytarze połączone są wieloma poprzecznemi galerjami, odległemi jedna od drugiej o 200 metrów i zbudowanemi dla celów wentylacyjno-transportowych. Nad budową tunelu pracowało 1 000 ludzi na trzy ośmiogodzinne zmiany.

Największą przeszkodą w budowie tunelu była wysoka temperatura, dochodząca często do + 43° i wielka obfitość źródeł, szczególnie gorących, które od czasu do czasu zalewały tunel i uniemożliwiały prowadzenie budowy na całe miesiące. Jedno z tych gorących źródeł miało temperaturę 47° C. i dawało 6 400 litrów wody na minutę. Inne zimne dawało na minutę 42 000 litrów.

Celem ochłodzenia upalnej atmosfery wpompowywano zimną wodę w otwory wiertnicze przez dziurkowane rury i w ten sposób opryskiwano boki tunelu i jednocześnie robotników. Razem z wodą dostawało się do środka świeże powietrze i wysoka temperatura wnętrza skał, dochodząca niekiedy do 55° C., spadała do 31,5° C.

Przez cały czas wiercenia tunelu Simplońskiego zostało zabitych sześćdziesięciu ludzi, co jest niewielką ilością w porównaniu do 800 ofiar, które straciły życie przy robotach nad tunelem św. Gotarda łączącym również Francję i Włochy poprzez Alpy.

NAJWIĘKSZY MOST WISZĄCY.

Największym wiszącym mostem świata jest zbudowany w ostatnich latach most na rzece Delaware, łączycy Filadelfję i Camden, otwarty w roku 1926. Budowa jego kosztowała około 37 milj. dolarów. Olbrzym ten rozmiarami swojemi przewyższa wszystkie inne mosty tego typu.

Jego wytrzymałość ruchowa wynosi 6 000 wehikułów na godzinę. Pod względem technicznym i estetycznym jest to dzieło wybitne. Rozpiętość od filaru do filaru wynosi 533 metry, całkowita długość 2 913 metrów, całkowita szerokość 38 m., wyniesienie nad średni poziom wody 41 metrów przy korycie szerokiem na 244 metry. Szczyty wielkich wież wznoszą się na tysiąc trzysta metrów ponad wodę. Jezdnia ma szerokości 17 metrów, składa się z 4-ch szlaków tramwajowo-kołowych i dwóch chodników, z tych każdy o 3 metrach szerokości.

Most ten oznacza się dwu-kablową konstrukcją w odróżnieniu od cztero-kablowego systemu zastosowanego we wszystkich innych niedawno zabudowanych mostach wiszących. Kable mostu-olbrzyma, mające 30 cali średnicy, są półtora raza grubsze niż najgrubsze kable używane w dawniejszych konstrukcjach (most Manhattan). Nadają one mostowi większą prostotę strukturalną niż przy cztero-kablowym systemie i każdy składa się z 18.666 galwanizowanych drutów stalowych o średnicy równej piątej części cala. Cal kwadratowy tego drutu wytrzymuje 22 000 funtów obciążenia.

TAMA SENNAR.

Budowę tamy Sennar na Niebieskim Nilu w Sudanie pod Makwarem ukończono w roku 1925.

Ta kolosalna konstrukcja, długa na 3000 metrów ma około 40 mtr. wysok. i zatrzymuje 560000000000 litrów wody.

Tama Sennar jest w środkowej części murowana, a po bokach częściowo murowana, a częściowo wypełnioną ziemią. Zaopatrzona jest w śluzy, z których osiemdziesiąt o wymiarze 8,5×2 metry służy przy niskim poziomie wody, a siedemdziesiąt dwie o wymiarze 2,85×2 m. przy wysokim. Konieczne jest to ze względu na powodzie, które powodują coroczny wylew dolnego Nilu. Tama wspiera się na całej długości na fundamentach twardej skały gabbro, cięższej od granitu. Kiedy roboty nad tamą i kanałem trwały w całej pełni, brało w nich udział 20 tys. ludzi.

Czternaście stawideł, mieszczących się w tamie od strony zachodniej, przepuszcza ilość wody dostateczną do nawodnienia 400.000 hektarów. Kanał wraz z rozgałęzieniem ma 940 klm. długości.

Niepotrzebny pośrednik

W jednym z ostatnich biuletynów prasowych Ligi Samowystarczalności Gospodarczej (nr. 20) czytamy pod powyższym tytułem następujący artykulik:

„Komunikat Informacyjny Państwowego Instytutu Eksportowego z dnia 15 listopada 1929 r. na str. 37 w rubryce „Możliwości handlowe“ podaje: „Firma francuska pragnie importować maszty oraz słupy telegraficzne w stanie surowym do obróbki w Niemczech a następnie wywozić je do Francji.“ Coś à la Kalkuta—Manchester a potem porty europejskie. Nasz przemysł drzewny stoi na takim poziomie, że może zaspokoić wymagania odbiorców francuskich bez korzystania z pomocy niemieckiej. Należy wreszcie przyjaźń platoniczną Francuzów przenieść w dziedzinę realności i położyć tamę stałemu wyzyskowi. Warto przypomnieć przy sposobności, że ujemne saldo naszego bilansu handlowego z Francją w roku 1927 wyniosło 173 miljony zł, w r. 1928 206 miljonów, a za 8 miesięcy 1929 r. (styczeń—sierpień) pokaźną sumę 110 miljonów zł. Z Francją mamy najgorszy bilans handlowy z pośród państw Europy.“

WIADOMOŚCI DROBNE

SPRAWA NORMALIZACJI CEGŁY.

W myśl art. 1 i 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 15 lipca 1927 r., zabroniony jest wyrób i używanie do wykonywania budynków cegły innego wymiaru jak: 27×13×6 cm. Stała delegacja zrzeszonych przemysłowców ceramicznych wystąpiła obecnie do rządu o nowelizację wyżej wymienionego rozporządzenia, a to szczególnie w kierunku wprowadzenia w życie dwu wymiarów cegły: wymiaru eksportowego i stosowanego na terenie województw zachodnich (25×12×6.5 cm.), oraz wymiaru normalnego tymczasowego (27×13×6 cm.

Ponieważ nowelizacja z natury rzeczy nie jest w krótkim czasie możliwa, delegacja wnosi o zezwolenie na sprzedaż w r. 1930 cegły dawnych wymiarów.

II-GI MIĘDZYNARODOWY KONGRES DLA NOWOCZESNEGO BUDWNICTWA.

Na publicznem zebraniu końcowem Kongresu, obesłanego przez 18 państw przemawiał prezydent prof. Moser, z Zurychu, wobec około 200 obecnych o celach Kongresu natomiast prof. Gropius, z Berlina, o pracy Kongresu, w związku z wysłanemi przezeń kwestjonarjuszami dotyczącemi mieszkań dla minimum egzystencji. Żądania sformułowane precyzyjnie co do mieszkań pracowników miast, obejmowały (pod adresem rządów) dostarczanie funduszów dla mieszkań minimalnych, obniżenie kosztów urządzenia gruntów budowlanych i dostarczania terenów budowlanych, oraz jak najdalej idące ułatwienia w zakresie technicznych przepisów budowlanych. W krajach zachodnich stwierdzono jako dochód przeciętny 2—3.000 mk., zaś we wschodnich 1—1.500 mk., z czego jedną czwartą zająć może wydatek na mieszkanie. Prof. Bourgeois z Brukseli przedstawił sprawozdanie z dziedziny domowego gospodarstwa, a w związku z tą, i wymogów technicznych nowoczesnego mieszkania.

POŻYCZKI NA BUDOWNICTWO OGNIOTRWAŁE.

Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, Warszawa, Kopernika 36/40 już od paru lat prowadzi akcję kredytową, udzielając pożyczek ulgowych z jednej strony pogorzelcom na budowę ogniotrwałych budynków, a z drugiej — samorządom na zakładanie wytwórni i składów materjałów budowlanych ogniotrwałych. Wprawdzie w stosunku do olbrzymich potrzeb budownictwa ogniotrwałego fundusze P. Z. U. W. na te cele wyznaczane — są więcej niż skromne, jednakże Zakład tylko w tym roku udzielił już pożyczek ulgowych na 4 proc. rocznie: a) 1.513 pogorzelcom na sumę zł 2.025.800, b) 70 Związkom samorządowym na sumę zł 2.035.000. Za te pieniądze, licząc skromnie, już pokryto ogniotrwale około 3.000 budynków, przeważnie dachówkę i blachą.

Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Bydgoszcz, 20. 12. **Materjały Budowlane.** Firma „Impregnacja“ notuje następujące ceny: Papa dachowa nr. 80 zł 9 za rolkę 10 qm., — 100 zł 7,50, — 125 zł 6,25 — 150 zł 5,50, 175 zł 5, — 200 zł 4,40, — 250 zł 3,75 za rolkę 10 qm. Papa izolacyjna 2,50 za qm. Smoła preperowana 25 za 100 kg. netto. Lepnik 26 za 100 kg. brutto/netto. Smoła drzewna 25 za 100 kg. netto. Smoła żywiczna 45 za 100 kg. brutto/netto. Karbolineum 38 za 100 kg. netto. Trzcina z ocynk. drut. 4,50 za rolkę 20 qm. Gips murarski 7 za worek 75 kg., — sztukatorski 8 za worek 75 kg. Splisy dachowe 5,50 za tysiąc sztuk. Portland-cement 24 za beczkę 180 kg., — 7 za worek 50 kg.

Lwów, 20. 12. **A. Do robót murarskich:** Cegła palona ręczna i maszynowa za 1000 szt. 76,— 80,—, n. b. 86,— do 11,—, dtto dęta za 1000 sztu. 110,—, n. b. od 120,— wzwyż, dtto szamotowa krajowa za jedną sztukę od —,45 do —,70, n. b. od —,48 do —,76. Piasek żółty za 1 m³ n. b. 6,50, dtto biały 9,—, dtto rzeczny prowinc. 6,—. Wapno palone za 1000 kg. 40,— do 45,—, dtto gaszone n. b. 1 m³ 37,—. Gips murarski marki „Łopuszka“ za 1000 kg. loco wagon Lwów 67,—, n. b. 80,—, dtto sztukatorski za 100 kg. loco wagon Lwów 7,—, n. b. 9,—. Gipsowe dyle (Izolit) 6 cm. grub. za 1 m² 5,—, 8 cm. grub. 6,—. Szuter tłuczony za 1 m³ 20,—. Maty trzcinowe sufitowe za 1 m² — 17, n. b. —,19. Płyty korkogipsowe (loco m. Lwów) za 1 m² do 1000 m. 5,60, do 1000 m. 5,20, od 2000 do 3000 m. 4,80, dtto posadzkowe kamionkowe (loco m. Lwów) 1 m² 21,50, dtto 2-kolorowe 1 m² 23,50 ²), dtto ścienne glazurowane Hardtmuth za 1 m² 32,—. Kamień łamany, l. st. z. za 10.000 kg. 60,—. Ścianki koro-gipsowe (korolity) lane, n. b. za 1 m² 7,00. Płyty trzcinowe „Berbeka“ loco Lwów za 1 m² Nr. II 3,25, Nr. IV 4,—, Nr. VI. 5,—. Dreny za 1000 sztuk 4 cm. 70,—, 5 cm. 80,—, 6 cm. 94,—, 8 cm. 150,—, 10 cm. 250,— 13 cm. 350,—, 15 cm. 440,—.

B. Do robót betonowych: Cement w beczkach za 200 kg. 23.70 loco wag., n. b. 26.50, dtto w workach za 100 kg. 11,05 dtto nieprzemakalny „Siccofix“ plus 1.10 na 100 kg. do cen cem. portl., dtto szybkotwardniejący (bauxytowy) „Citadur“ za 100 kg. we beczkach po 200 kg. 32,—, w work. pap. 30,50. Szuter rzeczny sztychówka 31,— za 10.000 kg. loco wag. Sambor. Żwir raz rafowany⁵) za 10.000 kg. 37,—, dtto 2 razy rafowany n. b. 45,—⁵), dtto wysiewki sztychówka n. b. 30,—. Stopień beonowy bez osadzenia 1 mb. 13,50, dtto terrazowy bez osadzenia za 1 mb. 20,—. Posadzki terrazowe poziome za 1 m² 12,— ³), dtto pionowe za 1 m² 24,—. Krawężnik betonowy ¹⁸/₂₅ za 1 mb. 5,00, dtto surowe loco wagon kamieniołom Jaremcze 7,00. Rury betonowe za szt.⁴): 15: 2,75, 20: 3,30, 30: 5,25, 40: 8.40, 50: 10.50, 60: 13.—. Marmurek do terraza za 100 kg. 10.50—13.—. Posadzka ksylolitowa za 1 m² od 9.50. Chodnik z płyt betonowych i krawężników kmpl. wykonany za 1 m² 15.00. Krawężniki 25 cm. wys. za 1 mb. 5.—. Płyty chodnikowe za 1 m² 7.00.

C. Do robót kamieniarskich: 1 cm² cokołu płytowego do 20 cm. grub. z osadzeniem z kamienia polańskiego 96.—, tarnopolskiego 128.—. 1 m. kub. cokołu kwadratowego z osadzeniem z kamienia polańskiego 505.—, tarnopolskiego 763.—. 1 m. bież stopnia blokowego z podcięciem wraz z osadzeniem bez profilu z kam. tarnopolskiego 47.—, profilowego 61.—. 1 m. bież. stopnia szalowanego z kamienia tarnopolskiego profilowanego wraz z osadzeniem 79.—. 1 m. kub. nasad lub parapetu z kam. polańskiego z osadzeniem 635.—, z kam. tarnopolskiego 946.—. 1 m. kub. trzonów kolumny do 0.25 cm. średnicy z kamienia polańskiego wraz z osadzeniem 1.125.—, z kam. tarnopolskiego 1730.—, o średnicy do 40 cm. z kam. polańskiego 934.—, z kam. tarnopolskiego 1.590.—, o średnicy do 60 cm. z kam. polańskiego 737.—, z kam. tarnopolskiego 1.260.—. (n. b. = na budowie; l. st. z = loco stacja załadowcza. W razie, gdy skrótów tych niema, ceny są podane loco skład.).

Białystok, 20. 12. Wapno 60 zł za tonę, gips 8 zł za 100 kg., cement 12—13 zł za 100 kg., papa w rolkach 5—7 zł za sztukę, cegła biała 85—95 za 1000 szt., czerwona 135—140 za 1000 szt. loco skład. Cegielnia Dojlidy obniżyła cenę cegły na 75 zł za 1000 szt. loco cegielnia.

DRZEWO.

Gdańsk, 20. 12. Notowania drzewa fob Gdańsk: Tarta dębina I kl. bloki 40—45 cm. grubości 10/12 mm. Ł. 11½, 15—20 mm. Ł. 9¼—9¾, 26—48 mm. Ł. 8¼—8¾, 50—95 mm. Ł. 8.6—8.17.6; Dębina tarta z bloków od 45 cm.: 10—12 mm. Ł. 11½—12½, 15—20 mm. Ł. 9½—10¾, 26—48 mm. Ł. 8¾, 50—95 mm. Ł. 8¼. Słupy telefoniczne od 12 cm. 24—28 sh., słupy telegraficzne od 15 cm. wierzchołek 32—34 sh., sosnowe drzewo górnicze 18—19 sh., Kloce jesion. 30—40 cm. 75—95 sh. Ceny drzewa miękkiego nie uległy zmianie. Na rynku drzewa surowego notowania niejednostajne. Ceny zależne są od lokalnego zapotrzebowania i tak na Pomorzu, sprzedawano okrąglaki sosnowe franco las po cenie 73 a nawet 80 zł, podczas gdy w innych okolicach notowano zł 50, a nawet i poniżej. Dostawa drzewa tartego dla dyrekcji kolejowych zawiodła w tym roku o tyle, że i fiskus lasów państwowych występował jako kupiec. Tak więc n. p. Gdańska Dyrekcja Kolejowa żądała około 8000 cm. materjału różnego gatunku, otrzymała zaś od zarządu leśnego tylko 50%. Przeciętnie osiągnięto zł 175. Zniżka ceny wynosiłaby więc ca 30%. Możliwem jest jednak, iż pewną rolę odegrał w tym wypadku fakt, że terminy płatności kolei państwowych są korzystniejsze niż w handlu prywatnym, a przytem kolej państwowa jest pewnym kupcem. Ostatnio daje się zauważyć na rynku tutejszym bardzo duża podaż drzewa rosyjskiego, tak że polskie koła zmuszone są żądać udogodnień taryfowych przy wywozie przez Gdańsk, chcąc przeciwdziałać konkurencji rosyjskiej. Zaznaczyć należy,e rozwiązanie syndykatu angielskiego wpłynęło naogół b. źle na rynek drzewny. Rosja bowiem, która w roku ubiegłym całe drzewo dostarczała do Anglji, obecnie nie będąc związaną syndykatem angielskim zalewa wszystkie rynki, biorąc za drzewo każdą płaconą jej cenę i tak każda partja drzewa rosyjskiego sprzedawana jest po najzupełniej różnych cenach. Naogół na rynku gdańskim bardzo cicho, z Polski przychodzi b. mało drzewa, tranzakcje przeprowadza się tylko sleeperami. Wszyscy oczekują co przyniosą pertraktowane tranzakcje z Rosją, które wpłyną na ceny rynkowe.

METALE I WYROBY METALOWE.

Katowice, 20. 12. Surówka odlewnicza Huty Pokoju Nr. 1. (Friedenshütte P. G. S.), oraz Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury — reprezentacja Towarzystwa dla Sprzedaży Surówki Żelaznej, Sp. z og. odp. w Warszawie, Sienna 11. cena za tonę 220 zł loco stacja wysyłająca.

SUROWCE I ARTYKUŁY TECHNICZNE DLA PRZEMYSŁU METALOWEGO.

Ceny hurtowe na surowce i artykuły techniczne dla przemysłu metalowego w dniu 28 listopada 1929 roku w złotych podług danych S. A. „Zjednoczeni Polscy Przemysłowcy Metalowi").

a) za tonę franco wagon stacja załadowania:		Zł. gr.
Surówka „Starachowicka" (franco wagon huta)	Nr. 0	220,—
„ „ „ „ „	Nr. 1	215.—
„ „ „ „ „	Nr. 2	210.—
Złom żeliwny (fragment lany zagraniczny)		185.—
Żelazo handlowe krajowe		350 +2%
Bednarka gorąco walcowana		422,5+2%
Walcówka, drut okrągły od 5½13 mm., kwadratowy od 5¼—8 mm.		398.5
Blacha (cena zasadnicza) gruba 5 mm i wyżej		432,5+2%
Blacha cienka do 5 mm.		625 +2%
Koks karwiński		67.—
Koks górnośląski twardy		50.80
Koks górnośląskj miękki		50.80
Węgiel kowalski myty cieszyński		67.—
Węgiel górnośląski gruby		40.50
Węgiel górnośląski kostka		42.—
Węgiel dąbrowski gruby		38.10
Węgiel dąbrowski kostka		39.60
Cegła ogniotrwała normalna		135.—
Cegła ogniotrwała kopulakowa		150.—
Glina ogniotrwała mielona		60 —
Mączka szamotowa		80 —
Zaprawa szamotowa		70.—
Kamień wapienny		7 —

CENY GWOŹDZI I DRUTU.

Centralne Biuro Polskich Fabryk Gwoździ i Drutu w Warszawie, Królewska 25, notuje następujące ceny za 100 kg. loco stacja odbiorcza:

Gwoździe	zł 65.—
Drut ocynkowany . . .	zł 97,—
Druty inne	zł 80,—

Dopłaty za wymiar i gatunek według specjalnych cenników.

Od powyższych cen zasadniczych udziela się rabaty: Na gwoździe i druty ocynkowane do 5%. Na druty inne do 10%.

Rabaty są zależne od ilości i specyfikacji towaru.

CENA BLACHY CYNKOWEJ.

Związek Górnośląskich Hut Cynkowych notuje zasadniczą cenę blachy cynkowej za 1 tonę metr. franco wagon huta:

przy zamówieniach powyżej 30 t. 34 fszt. — s. — p.

„ „ do 30 t. 34 fszt. 10 s. — p.

CENA ODLEWÓW Z METALI PÓŁSZLACHETNYCH.

Podług notowań Koła Odlewni metali półszlachetnych od dnia 30/IV 1929 r. obowiązują aż do odwołania następujące ceny na

armaturę mosiężną	5 zł 50 gr
armaturę bronzową	6 zł — gr
armaturę fosforbronzową . . .	6 zł 30 gr
odlew mosiężny galanteryjny . .	10 zł — gr

Ceny rozumieją się za 1 kg. loco fabryka bez opakowania za gotówkę.

ZŁOTY W DNIU 20 GRUDNIA 1929 ROKU.

Gdańsk przekaz 57.47—57.61, gotówka 57.50—57.64, Berlin przekaz na Warszawę, Poznań, lub Katowice 46.75—46.95, gotówka grube 46.625—47.025, Zurych przekaz 57.70, Londyn przekaz 43.46, Nowy Jork przekaz 11.25, Praga przekaz 377.50, Medjolan przekaz 214.50.

Przetargi • Submisje • Licytacje

PRZETARG PUBLICZNY

Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy ogłasza przetarg na umeblowanie nowego gmachu administracyjnego Dyrekcji.

Szczegółowych objaśnień udzielać będzie Dział Zakupów Dyrekcji, ul. Senatorska Nr. 14, III-cie piętro, gdzie będą do przejrzenia Warunki Przetargu, Warunki techniczne, Wzór umowy, oraz plany budynku, i gdzie będzie można równocześnie otrzymać wykaz (ślepy kosztorys) dla napisania oferty.

Do oferty powinien być dołączony kwit kasy Dyrekcji Wodociągów i Kanalizacji na złożone wadjum w sumie zł 3.000.

Oferta w zapieczętowanej lakiem kopercie powinna być złożona w Dziale Zakupów Dyrekcji do dnia 7 stycznia 1930 r. do godziny 12-ej w południe. Po upływie tego terminu oferty nie będą uwzględniane.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo:

1) Wyboru firmy według swego uznania, niezależnie od wyniku przetargu. 2) Podziału dostawy pomiędzy kilka firm. 3) Powiększenie lub zmniejszenie obstalunku o 50 proc. 4) Wykonanie całości lub części obstalunku p/g wzorów Dyrekcji. 5) Unieważnienie przetargu.

Magistrat m. st. Warszawy na podstawie instrukcyj z dnia 21. 7. 1927 roku i przepisów wadjalnych z dnia 4. 10. 1927 roku, ogłasza niniejszem

PRZETARG PUBLICZNY

na dostawę materjałów brukarskich w ilościach, w przybliżeniu, następujących:

1. Kostki rzędowej 16 cm. granitowej, albo bazaltowej 1.500 t.
2. Kostki drobnej, prawidłowej 12 cm. granitowej albo bazaltowej 1.000 t.
3. Kostki sosnowej surowej, z dostawą i ustawieniem na miejscu wskazanem 50 m³.
4. Kostki drzewnej, mocno impregnowanej, z dostawą i ustawieniem jak wyżej 180 m³.
5. Kamienia łamanego do bruków 1.500 t.
6. Kamienia polnego, normalnego brukowca 11.500 t.
7. Kamienia polnego drobnego 500 t.
8. Tłucznia jednolitego, twardego o wym. 4—5,5 cm. 200 t.
9. Tłucznia jak wyżej, lecz o wym. 1,5—4,0 cm. 100 t.
10. Wysiewek j. w., lecz o wym. 0,2—1,5 cm. 250 t.
11. Krawężników ciosanych 1.200 m. b.
12. Krawężników łukowych, granitowych 200 m. b.
13. Wjazdów do bram, granitowych — kompletów 10.
14. Cementu portlandzkiego:
    a) w beczkach po 200 kg. 2000 t.
    b) w workach papierowych 1000 t.

Ceny materjałów należy podać cyframi i słowami za takie jednostki, jakie są wymienione w powyższym wykazie, wskazując cenę loco wagon, stacja załadowania i podając przewoźne do jednego z warszawskich dworców towarowych (oprócz kostki drzewnej).

Ilość materjałów będzie określana według wagi kolejowej (oprócz kostki drzewnej i krawężników) a jakość według próby, albo oględzin na miejscu składu. Również na miejscu składu będzie określany odsetek braków, które dostawca może zabrać, za zwrotem odpowiedniej części kosztów przewozu.

Warunki techniczne i umowne od dnia 15 grudnia można przeglądać w biurze Działu Komunikacji od godz. 10—12 w południe (Krak. Przedm. nr. 1).

Terminy dostawy będą ustalone w umowach pod rygorem kar wadjalnych.

Do oferty należy dołączyć znaczek miejski na 3,— zł i znaczki po 50 gr. na każdym załączniku, oraz kwit na wadjum, złożone w Głównej Kasie Miejskiej na ratuszu. Na każdy materjał powinna być osobna oferta w kopercie zalakowanej pieczątką firmową.

Wadjum można składać w gotówce, albo w papierach wartościowych w/g oceny Kasy Miejskiej.

Wadja ofert nieuwzględnionych można odbierać w Dziale Komunikacji w tydzień po terminie przetargu.

Wysokość wadjum dla każdej dostawy ma być następująca:
p. 1 — 3.500 zł; p. 2 — 2.500 zł; p. 3 — 250 zł;
p. 4 — 1.000 zł; p. 5 — 1.800 zł; p. 6 — 6.000 zł;
p. 7 — 500 zł; p. 8 — 250 zł; p. 9 — 150 zł;
p. 10 — 450 zł; p. 11 — 1.000 zł; p. 12 — 300 zł;
p. 13 — 100 zł; p. 14 — 6.000 zł;

Termin ostateczny składania ofert: godz. 12 w poł., dnia 13 stycznia 1930 r., w biurze Kontroli Technicznej — Krakowskie Przedmieście 1, środkowa oficyna parter.

Magistrat zastrzega sobie prawo:

1. Wyboru dostawcy według uznania niezależnie od wyników przetargu.
2. Podziału dostawy każdego materjału pomiędzy różnych dostawców.
3. Zmiany ilości materjałów o 30 proc.
4. Unieważnienia przetargu.

Magistrat m. st. Warszawy.

PRZETARG

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia o przetargu ofertowym, który odbędzie się dnia 7 stycznia 1930 roku o godz. 11-tej na sprzedaż złomu żelaznego (obręczy, kół Griffina i osi wagonowych). Szczegóły w Nr. 290 „Monitoru Polskiego" z dnia 17. 12. roku bież. i „Gazecie Polskiej" Nr. 47 z dnia 15. 12. roku bieżącego.

MAGISTRAT M. PIASECZNA KOŁO WARSZAWY

z powodu likwidacji elektrowni miejskiej posiada do sprzedania następujące maszyny:

1 prądnica trójfazowa — 1.000 obr. 400/231 wolt mocy 52 K. W. wraz z regulatorem magnetycznym.

1 prądnica jak wyżej, lecz o mocy 35 K. W. A.

1 silnik „Diesel" 1.000 H. P. z kompletem części zapasowych i pompą wodną.

1 silnik na gaz ssany firmy „Koerting" 50 H. P. z kompresorem do powietrza i pompą do wody.

Powyższe maszyny są w ruchu i znajdują się w dobrym stanie, mało używanym, które można oglądać na miejscu.

Zgłoszenia ze wskazaniem zaoferowanych cen, należy składać w Magistracie w terminie do dnia 31 grudnia 1929 roku. Magistrat m. Piaseczna.

——

OGŁOSZENIE.

Komenda Wojewódzka P. P., przy ul. św. Jańskiej 3, podaje do wiadomości, że w dniu 30 grudnia o godz. 10-tej odbędzie się sprzedaż z licytacji zdekompletowanej maszyny do szycia, maszyn do pisania, motoru przyczepnego do łodzi, 250 sztuk wędzideł, różnego rodzaju nowe sprzączki, około 320 kg. odpadków kożuchowych, narzędzia lekarskie i dentystyczne, łom samochodowy i drobne części samochodowe nowe, łom gumowy, łom guzowy żelazny oraz łom stalowy, składający się z nieużytecznych rewolwerów. Przedmioty przeznaczone do sprzedania oraz szczegółowy spis tych ostatnich oglądać można w intendenturze, pokój Nr. 10 w dniu 21, 22 i 23 grudnia, w godzinach od 11 do 13.

——

Powiatowa Kasa Chorych w Poznaniu ogłasza

PRZETARG PUBLICZNY

na wykonanie prac dekarskich i blacharskich, prac stolarskich i kowalskich przy budowie ośrodka zdrowia w Swarzędzu.

Oferty należy składać do dnia 28 grudnia 1929 r. w biurze Powiatowej Kasy Chorych w Poznaniu przy ul. Wały Kościuszki Nr. 3, pokój 22, w zapieczętowanych kopertach z napisem: „Oferta na drugą serię robót przy budowie ośrodka zdrowia w Swarzędzu.

Do ofert winno być dołączone wadjum w wysokości 20% sumy ofertowej w gotówce lub w uznanych przez władze budowlane państwowe w papierach wartościowych. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 28 grudnia 1929 r. o godz. 10 min. 30. Kosztorysy ślepe wydaje sekretarjat Powiatowej Kasy Chorych po cenie zł 2.—, gdzie również przejrzeć można rysunki. Poza tem wszelkich informacyj co do sposobu konstrukcji udzielać będzie inż. arch. Müller, kierownik budowy, Poznań, ul. Berwińskiego 1, w godzinach od 4—5.

Powiatowa Kasa Chorych w Poznaniu zastrzega sobie wybór oferenta względnie podział robót na kilku oferentów, lub nieuwzględnienie żadnej z ofert. Przy budowie obowiązywać będą przepisy i postanowienia obowiązujące przy robotach państwowych oraz warunki miejscowe.

Powiatowa Kasa Chorych w Poznaniu.

(—) Inż. Arch. Müller kierownik budowy.

(—) Władysław Żakowski Dyrektor.

(—) Józef Rączkowski, Przew. Zarządu.

Zarząd Kasy Emerytalnej dla robotników Kolei Państwowych w Poznaniu rozpisuje niniejszem

PRZETARG OFERTOWY

na dostawę 500.000 (pięćset tysięcy) sztuk cegły tonówki I. klasy.

Warunki przetargu wydaje Zarząd Kasy Emerytalnej w Poznaniu. Kurs I. — odpow. kl. I-ej i Kurs II-gi — odpow. kl. złotych.

Termin składania ofert wyznacza się na 4 stycznia 1930 roku do godz. 12-tej.

———

POZNAŃSKIE KURSY BUDOWLANE
(męskie i żeńskie)

uruchomiają w lutym 1930 r. kursy: Przygotowawczy do kl. I. Państw. Szkoły Budownictwa i Mierniczo-Meljoracyjnej w Poznaniu Kurs I. — odpow. kl. I-ej i Kurs II-gi — odpow. kl. II-ej Szkoły Budown. Zgłoszenia przyjmuje, prospekty wysyła Sekretarjat, Poznań — Kraszewskiego 17, III,prawo. — Znaczek załączyć.

———

Zjednoczenie Kolejowców Polskich w Krakowie, ul. Św. Anny 1, III. p. rozpisuje niniejszem ponownie

PRZETARG.

na roboty a) stolarskie
b) ślusarskie

przy budowie domu związkowego przy ul. św. Filipa 6 w Krakowie, przyczem zastrzega się, że reflektanci mogą oferować albo na obie grupy robót albo na jedną z grup.

Warunki ofertowe za opłatą można otrzymać i rysunki przeglądać w lokalu Zjednoczenia św. Anny 1 w godzinach od 9 do 13 i od 16 do 18.

Termin wnoszenia ofert do 28 grudnia 1929 r. godz. 12, w którym to dniu nastąpi publiczne otwarcie ofert.

Do oferty należy dołączyć wadjum w wysokości 5% od oferowanej sumy.

Wyjaśnień udzielać będzie Kierownik budowy dnia 17, 18, 19 bm. od godziny 11 do 12.

Za Zarząd Okręgowy Z. K. P.

Sekretarz: **E. Górski.** Prezes: **M. Nycz.**

———

SPRZEDAŻ SKASOWANYCH OBRABIAREK ITP.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie rozpisuje ponowny przetarg publiczny na sprzedaż skasowanych obrabiarek i dwóch uszkodzonych samochodów. Termin składania ofert upływa dnia 3 stycznia 1930 r. o godz. 12-tej w południe. Publiczne otwarcie ofert nastąpi dnia 4 stycznia 1930 r. o godz 10-ej. Przy składaniu ofert należy złożyć obowiązkowo poręczne wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej ceny kupna. Wadjum należy składać tylko w gotówce, w akcjach Banku Polskiego, w państw. papierach wartośc. lub innych papierach popularnych. Bliższe szczegóły przetargu jak również szczegółowe warunki sprzedaży otrzymać można, za osobistem zgłoszeniem, w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, po wpłaceniu w Kasie Głównej Dyrekcji kwoty 100 zł, za formularze lub pocztą po nadesłaniu powyższej kwoty i znaczków pocztowych na porto.

OGŁOSZENIE LICYTACJI.

W dniu 3 stycznia 1930 r. i w dnie następne o godz. 10 rano odbywać się będzie publiczna licytacja w magazynach kolejowo celnych we Lwowie na dworcu kolejowym i w magazynach Powszechnych Domów Składowych, ul. Błonie Janowskie — zagranicznych posyłek kolejowych zalegających w tych magazynach, a nieodebranych w przepisanym terminie.

Wzywa się P. T. adresatów, aby przed dniem publicznego przetargu wykupili towar, albowiem w dniu licytacji strony tracą prawo dysponowania posyłkami.

Na wypadek, gdyby przy powyższej licytacji nie osiągnięto ceny wywoławczej, odbędzie się druga licytacja 14-go dnia po zakończeniu pierwszej i godzinie 10 rano tj. dnia 17 stycznia 1930 roku.

Przy tej licytacji zostaną sprzedane także posyłki, na które strona uzyskała pozwolenia na cofnięcie zagranicę a pozwolenia tego w terminie 14-dniowym nie wykorzystała.

Inż. Bieliński, Kierownik Urzędu.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach ogłasza

KONKURS.

na projekt budowy domu mieszkalnego, czteropiętrowego przy ul. Słowackiego 41—43 w Katowicach

Za najlepsze prace przyznane będą 3 nagrody: I — 1000 zł, II — 750 zł, III — 500 zł.

W konkursie mogą brać udział tylko polscy architekci.

Bliższe wyjaśnienia, program projektu i sytuacji udziela Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych pokój 302.

Prace winny być składane względnie nadesłane najpóźniej do dnia 8 stycznia 1930 o godz. 12 pod adresem powyższym.

Dyrekcja Ceł w Mysłowicach rozpisuje niniejszem

PRZETARG OFERTOWY

na budowę następujących sprzętów biurowych:

1) 8 biurek sosnowych,
2) 7 szaf sosnowych na akta,
3) 3 regałów,
4) 7 stołów,
5) 1 lady rewizyjnej,
6) 2 ław,
7) 47 krzeseł giętych,

Oferty w kopertach zalakowanych z napisem: „Oferta na dostawę sprzętów biurowych należy składać w Dyrekcji Ceł w Mysłowicach, ul. Krakowska Nr. 24, do dnia 28 grudnia br. godz. 11-ta.

Do każdej oferty ma być dołączony kwit na złożone w Kasie Skarbowej wadjum w wysokości 5% oferowanej kwoty.

Otwarcie ofert nastąpi dnia 30 grudnia br. o godz. 12-tej.

Potrzebne do oferowania formularze można nabyć w Referacie Gospodarczym Dyrekcji Ceł za opłatą 0.50 zł.

Oferty bez wadjum lub wniesione późno nie będą rozpatrywane.

Kierowni Dyrekcji Ceł
(—) Gabryłowicz.

PRZETARG.

Na sprzedaż 2.112.46 m³ drewna użytkowego sosnowego i 301.75 m³ drewna użytkowego jodłowego z Nadleśnictwa Włoszczowa odbędzie się dn. 30 grudnia 1929 r. o godz. 12-tej w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Radomiu przy ul. Lubelskiej 53.

Drewno znajduje się na zrębach odległych od stacji kolejowej Włoszczowa, Sędziszów i Żelisławice od 10 do 18 klm.

Informacyj udziela Dyrekcja L. P. w Radomiu oraz Nadleśnictwo Włoszczowa.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Radomiu.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Referat Budowlany Starostwa Grodzkiego w Gdyni, działając na mocy reskryptu Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, Dyrekcji Robót Publicznych z dnia 19. XI. 1929 L. VIII 18693/29 rozpisuje niniejszem publiczny pisemny przetarg ofertowy na budowę 3 pawilonów w Obozie Emigracyjnym w Gdyni, a mianowicie:

1. Budynku administracyjnego i jadalni (kubatura 29.730 m³).
2. Budynku dezynfekcyjno-kąpielowego (kubatura 24.000 m³).
3. Budynku sypialni (kubatura 11.000 m³).

Plany budynków, ogólne i szczegółowe warunki budowy oraz kosztorys wyłożone zostają od dnia 15 grudnia do wglądu interesantów w biurach referatu budowlanego Starostwa Grodzkiego w Gdyni.

Przedmioty ofertowe do nabycia w tymże referacie w cenie zł 22 za każdy budynek.

Oferty na powyższe budowle indywidualnie traktowane winne być złożone na urzędowych formularzach ofertowych i obejmować winny ceny jednostkowe i sumaryczne oferowanych robót osobno w materjale, osobno w robociźnie. Skarb Państwa zastrzega sobie prawo dostarczenia tych materjałów budowlanych, jakie uzna za stosowne bez prawa jakiegokolwiek sprzeciwu ze strony oferenta.

Ostatni termin złożenia ofert upływa z dniem 8 stycznia 1930 r. godz. 12, poczem nastąpi urzędowe otwarcie ofert, przy którem mogą być obecni oferenci lub ich pełnomocnicy.

Do oferty dołączyć należy:

1. Kwit na złożone w Kasie Skarbowej w Wejherowie do dyspozycji Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego wadjum w wysokości 5% kwoty oferowanej;
2. Oświadczenie, że oferentowi znane są ogólne i szczegółowe warunki robót państwowych i tymże poddaje się bez zastrzeżeń.

Skarb Państwa zastrzega sobie dowolny wybór między ofertami lub nie przyjęciem żadnej oferty, jak również prawo oddania budowy do wykonania tylko w stanie surowym.

Za Starostę Grodzkiego: (—) inż. **T. Piaskiewicz.**

PRZETARG NA DZIERŻAWĘ

Biuro Gospodarcze Komisarjatu Generalnego Rzplitej Polskiej w Gdańsku, Neugarten 27 ogłasza przetarg na dzierżawę 5 pokoi biurowych, piwnicy i małego magazynu w domu przy Haffenstrasse 37 Nowy Port.

Szczegółowe informacje w Biurze Gospodarczem Komisarjatu.

Oferty na dzierżawę w zalakowanych kopertach z napisem „oferta na dzierżawę 5 pokoi biurowych" należy składać w Kancelarji Komisarjatu Generalnego do dnia 15 stycznia 1930 do godz. 10 przed południem.

Ubiegający się o dzierżawę winien złożyć w Kasie Komisarjatu Generalnego wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy. W razie odmowy stawienia się do podpisu kontraktu po przyjęciu przez Komisarjat Generalny oferty, wadjum przechodzi na dobro Komisarjatu i zwrotowi nie podlega.

Wydzierżawiający zastrzega sobie swobodny wybór reflektanta bez względu na wysokość oferty.

OGŁOSZENIE.

Na zasadzie punktu 3 art. 11 Dekretu o samorządzie miejskim z dnia 7. 2. 1919 roku (Dz. Prow. Nr. 13, poz. 140). Magistrat ogłasza niniejszem, że w dniu 14 stycznia 1930 roku o godz. 10 przed południem w sali posiedzeń magistratu (Ratusz I piętro) odbędzie się przetarg ofertowy na uruchomienie i utrzymanie miejskiej autokarowej komunikacji, zastępującej tramwaje, w granicach wielkiego miasta Kalisza.

Reflektanci winni oferty piśmienne, z wyszczególnieniem ew. warunków i oświadczeniem o zapoznaniu się z zaprojektowaną umową, składać w kopertach zamkniętych do dnia 6 stycznia 1930 roku w Dziale Gospodarczym Magistratu, w którym to dniu oferty te zostaną otwarte w celu zapoznania się Magistratu z ich treścią, poczem przed przetargiem nastąpią ustne pertraktacje z reflektantami.

Niezależnie od wyniku przetargu Magistrat zastrzega sobie prawo wyboru osoby przedsiębiorcy i uzależnia ten wybór od udzielania jej koncesji przez Władze Nadzorcze.

Miejski projekt umowy z uwzględnieniem linij autobusowych może być przeglądany w biurze Magistratu (Dział Gospodarczy) codziennie prócz niedziel i świąt w godzinach biurowych.

Przetarg odbędzie się na lat sześć.

Oferty winny być zaopatrzone znaczkiem miejskim za zł 3.—. Magistrat miasta Kalisza.

PRZETARG NA ŁÓŻKA METALOWE W EGIPCIE.

Według posiadanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Łodzi informacyj departament higjeny w Egipcie wyznaczył na dzień 28 grudnia r. b. przetarg na dostawę tysiąca kilkuset łóżek metalowych w k[illegible] rodzajach. Szczegółowych informacyj udziela „Towarzystwo Żeglugi i Handlu Zamorskiego „Bandera Polska", Warszawa, Widok 6.

DOSTAWA DRZEWA KOPALNIANEGO.

Państwowa Kopalnia węgla Brzeszcze zakupi na pierwsze półrocze 1930 r.:

10.000 m^3 kopalniaka gatunku sosna, świerk lub jodła w przyciętych na miarę stemplach — częściowo — w całych dłużycach, do dostawy regularnej około 1500 m^3 miesięcznie, począwszy od 1 lutego 1930 r. franco wagon Brzeszcze.

150.000 b. m. feli (okorków) grubości 20 i 26 mm. w długościach 1,25 m. — 6 m. sztuka, szerokości od 16 cm. wzwyż, do dostawy miesięcznie około 30.000 b. m., franco wagon Brzeszcze.

Pisemne oferty składać należy do końca grudnia br. dołączając do oferty kwit na złożone na rachunek kopalni wadjum w wysokości 3 proc. wartości oferowanego materjału. W razie otrzymania zamówienia wadjum to winno być uzupełnione do 10 proc., wartości zakupionego drzewa.

Szczegółowe warunki dostawy oraz żądane informacje można otrzymać w godzinach urzędowych w Dyrekcji Kopalni.

Dyrekcja zastrzega sobie przyjęcie ofert w całości lub częściowo, jako też prawo całkowitego odrzucenia tychże bez podania powodów.

SPRZEDAŻ DREWNA.

Dnia 7-go stycznia 1930 roku, o godzinie 12-tej w południe, odbędzie się w lokalu Dyrekcji Lasów Państwowych w Siedlcach, ul. Florjańska Nr. 10, przetarg ustny i zapomocą ofert pisemnych na sprzedaż materjałów tartych, bloków sosnowych, dłużyc eksportowych i tartacznych, papierówki i opału.

Szczegółowe warunki przeprowadzenia przetargu, oraz dokładny wykaz jednostek przetargowych są do przejrzenia w biurze Dyrekcji.

Dyrekcja Lasów Państwowych w Siedlcach.

LICYTACJA.

W poniedziałek, dnia 30 grudnia 1929 r., o godz. 11 przed poł., sprzedam w Śremie najwięcej dającemu za gotówkę 1 autobus „Chevrolet" 16-osobowy nr. P. Z. 43 294. Zbiórka na rynku.

St. Wieczorek, kom. sąd. z pol.

Do sprzedania okazyjnie **maszyny stolarskie** zupełnie nieużywane: **1 piła taśmowa, 1 gryzerka pionowa, 1 heblarka.** Wiadomości: L. Seelig i Syn, Lwów, Sykstuska 56a. 8313

Kupiec-ekspedjent

żelaźniak metalowiec, lat 23, z kilkuletnią praktyką w handlu i przemyśle, z pierwszorzędnemi świadectwami, biegły w pols im i niemieckim, zna prowadzenie księgowości i korespondencji oraz wszelkich prac biurowych, **poszukuje jakiejkolwiek posady.** Łaskawe zgłoszenia do Admin. „Rynku Metal. i Maszynowego" pod nr. 8297.

Polskie Zakłady „Marconi" S. A.

Oddział KATOWICE, Dworcowa 16

poszukują odpowiedniej siły jako 431

kierownika oddziału

Kandydaci, posiadający odpowiednie kwalifikacje handlowe i techniczne, zechcą się zgłaszać z ofertą wraz z curriculum vitae i fotografją do powyższego oddziału w godz 7—8 wiecz.

Starszy pan, sądownie zaprzysiężony rewizor ksiąg, poleca się Szan. Kupiectwu i Przemysłowi

do wszelkich prac buchalteryjnych

do kontroli ksiąg, zestawienia bilansów po cenach bardzo przystępnych. Zapewnia sumienną pracę. Zgłoszenia uprasza się do admin. niniejszego pisma pod nr. 300.

Rutynowany inżynier

budowy maszyn z praktyką kupiecką i administracyjną oraz długoletniem doświadczeniem warsztatowem i kalkulacyjnem w wieku 30—45 lat poszukiwany. Szczegółowe zgłoszenia z odpisami świadectw i podaniem curriculum vitae pod „Inżynier Polak" do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8375.

Prosimy powoływać na „Rynek Metal. i Masz."

KUPNA

Poszukuję małe dynamo 220 volt, 12 KM, prąd stały, w nowym lub używanym lecz dobrym stanie. Oferty uprasza się nadesłać do „Par", Polska Agencja Reklamy Poznań, Al. Marcinkowskiego 11 pod nr. 52,21 8336

Kupimy 8333

10 lorek używanych w dobrym stanie

o pojemności 3/4 kbm. szerokość toru 500.

Oferty do Biura Zarządu Fabryk Wyrobów Ceramicznych, Krotoszyn i Przysieka w Poznaniu, Plac Wolności 9.

Poszukujemy 8373

małego kotła wulkanizacyjnego

na 5 atmosfer ciśnienia, długości ca 1 m., średnicy ca 50-60 cm. Najlepiej poziomy z pokrywką na zawiasie. Oferty do „Par" Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11 pod nr. 57,182

Stare płyty akumulatorowe, szlam, i wszelkie stare metale

kupuje

T. Bielawski, Poznań,

Bukowska 33. — Telefon 6418. 8062

Wąskie schody żelazne

3½ m. wysokie kręcone lub proste kupię okazyjnie. Oferty do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 600.

Fabryka gwoździ

nie należąca do kartelu, poszukuje huty żelaza, która również nie należy do kartelu, któraby dostarczyła

surowiec

do fabrykacji gwoździ. Zgłoszenia do administracji „Rynku Metalowego i Maszynowego" pod nr. 8271.

8335

Poszukuję drogą kupna **tłoczarki mimośrodowe** ciśnienie 15000-50000 kg, używane, jednakże w dobrym stanie utrzymane **Minerva, Fabryka maszyn i wyrobów metalowych, Katowice, pl. Wolności 9**

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm². W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.